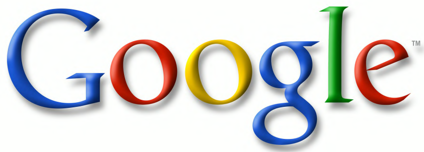
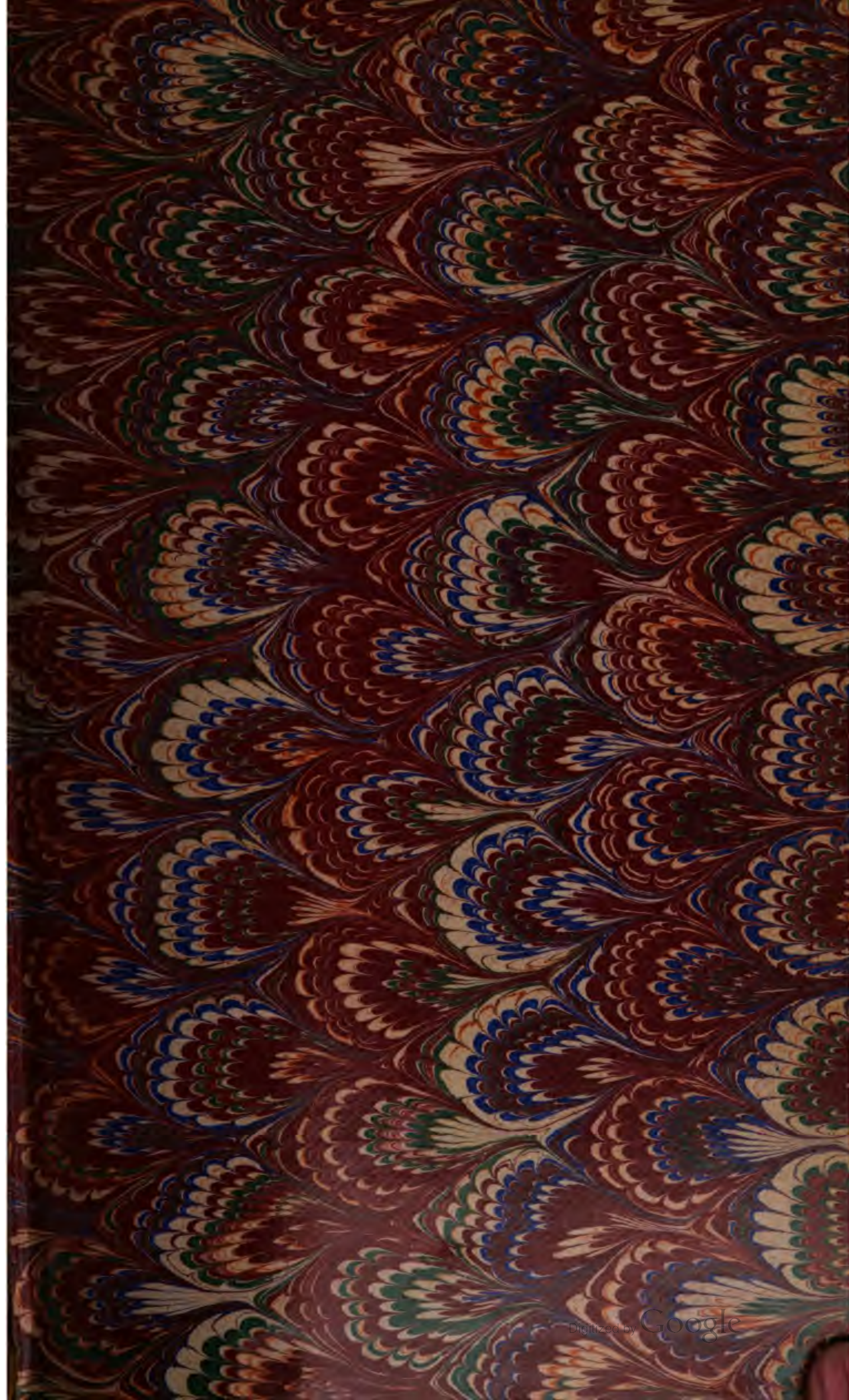



LIBER LIBRO
A Q



LES RÉGIONS NOUVELLES

PARIS. — IMPRIMERIE DE E. DONNAUD,

1, RUE CASSETTE, 1.

LES

RÉGIONS NOUVELLES

HISTOIRE DU COMMERCE ET DE LA CIVILISATION

AU

NORD DE L'OCÉAN PACIFIQUE

PAR

HIPPOLYTE ROUHAUD

CHANCELIER DE CONSULAT

« . . . . Parcourez les mers, et partout où vous trouverez un rivage, continent, île ou rocher, implantez-y comme germe d'une nouvelle civilisation, votre race intelligente et laborieuse. »

LOUIS-NAPOLÉON (Œuvres du prince).

PARIS

E. DENTU, LIBRAIRE-ÉDITEUR

PALAIS-ROYAL, 17 ET 19, GALERIE D'ORLÉANS

1868

PRÉFACE.

Voici un livre dont la lecture seule peut faire comprendre l'utilité pratique à ceux de nos compatriotes qui ont des intérêts engagés dans l'Océan Pacifique, ou qui se proposeraient d'y aller fonder des établissements nouveaux. On remarquera que la couleur politique que nous lui avons donnée est plus accentuée que celle qu'on trouve d'habitude dans les écrits de cette nature. Il ne faut pas s'en étonner. Si le commerce et l'industrie ont de tout temps fait la fortune des nations, il n'y a, de nos jours, que la politique qui puisse leur frayer de nouvelles routes. Sans le canon des Anglais, la Chine restait fermée ; sans l'audace et la diplomatie du commodore Perry, le Japon restait inabordable ; sans l'initiative des États-Unis, la Californie serait encore une province mexicaine ; enfin sans la patience et les sacrifices de la France en Cochinchine, nous ne posséderions pas, nous Français, un seul port de refuge pour nos bâtiments dans le nord de l'Océan Paci-

fique! C'est donc, avant tout, de la politique que le commerce attend des développements ultérieurs. Partout où il a pu s'implanter de lui-même, on l'a laissé agir librement, en subordonnant la politique à ses intérêts; mais là où on le repoussait, il a fallu l'imposer, et c'est la politique, avec ses moyens d'action, qui s'est chargée de ce rôle. Sur les deux rives du Pacifique, de Singapore au détroit de Behring et de ce point à Panama, les événements ont justifié cette théorie. Nous n'insisterons pas, ce serait recommencer notre œuvre.

En écrivant ce livre, nous avons eu plusieurs motifs en vue; le principal était de faire connaître la position respective des Puissances dans l'Océan Pacifique. Nous avons voulu aussi prouver à notre commerce — selon nous toujours trop enclin à se plaindre, — qu'il n'a pas dépendu de notre gouvernement que sa part ne fût plus large; nous avons voulu enfin répondre à une question qui nous a vivement préoccupé nous-même depuis près de vingt ans et à laquelle nous n'avions trouvé, jusqu'à ces jours-ci, aucune solution directe. Expliquons-nous :

Le marchand, l'agriculteur, l'ouvrier, le Français quel qu'il soit, qui abandonne son pays pour aller *tenter fortune* à l'étranger, part trop souvent de chez lui sans se douter de la situation qui lui sera faite dans le pays où il se rend. Généralement il s'embarque guidé par de simples données, de vagues renseignements, recueillis à droite et à gauche, dans des journaux ou des relations de voyage, dont les auteurs,

certes, n'avaient jamais soupçonné qu'ont pût les interroger sur un si grave sujet, l'expatriation. Arrivé à sa destination, l'émigrant se trouve en face d'obstacles difficiles à vaincre. Ses ressources pécuniaires, malheureusement toujours restreintes, sont parfois insuffisantes pour le tirer d'embarras ; il est découragé, épuisé, écrasé, avant même d'avoir pu entreprendre quoi que ce soit. Cela pourrait-il arriver si, avant de partir, il se posait cette question : Quelle est a situation faite à nos nationaux dans le pays où je désire me rendre? Tout individu de bon sens, une fois en présence de ce problème, sera forcément amené à se demander : Quel traité notre gouvernement, dans sa sollicitude pour les Français qui résident au dehors, a-t-il cru devoir faire avec le pays étranger qui m'occupe?

Grâce à une très-récente publication (*Recueil des Traités de la France*, faite sous les auspices de S. Ex. M. Drouyn de Lhuys, ministre des affaires étrangères, par M. de Clercq, ministre plénipotentiaire. — Paris, Amyot, éd. 1866), il est aujourd'hui facile à tout le monde de s'instruire sur ces graves matières. A l'époque où nous songions à notre ouvrage, il n'en était pas ainsi; nous n'espérions réunir les documents officiels relatifs au Pacifique qu'incomplétement ou à force de travaux et de recherches. Notre tâche s'est trouvée terminée subitement ; pour quelques-uns de ces actes qui concernent la France nous n'avons eu que la peine d'en emprunter le texte à l'ouvrage ci-dessus mentionné et de les joindre aux autres pièces que nous

nous étions déjà procurées. Nous espérons que cette reproduction, qui vient si fort à l'appui de notre étude, évitera quelques recherches aux personnes que les questions du Pacifique occupent sérieusement.

On le remarquera aussi, nous n'avons pas consulté que des auteurs français pour suivre la route que nous nous étions tracée. Familiarisé avec les langues anglaise et espagnole, nous avons toujours, avant d'écrire, tâché de nous éclairer sur les opinions des écrivains étrangers qui avaient abordé l'un ou l'autre des points que nous voulions traiter. Nous pouvons donc dire avec assurance que notre manière de voir est généralement partagée au dehors par ceux-mêmes qu'un intérêt contraire pousse à combattre notre influence.

On ne nous fera pas le reproche de n'avoir parlé de notre pays que pour le critiquer; nous avons cherché la vérité d'abord, et notre ouvrage respire un sentiment que personne ne méconnaîtra. D'ailleurs, si nous avons fait remonter haut la pensée qui nous a animé, nous ne l'avons détournée ni de sa source ni de son cours.

Intimement convaincu de la sagesse et de la grandeur des intentions de notre gouvernement, nous n'avons eu besoin, pour en démontrer la politique prévoyante et paternelle, que d'en classer certains actes à la fin de ce livre, afin de pouvoir dire à nos compatriotes : Lisez et méditez; sachez ce que la France vous a préparé à l'étranger; et, si vous êtes curieux de parallèles, comparez ensuite nos traités

avec ceux des autres puissances. Quoique moins riche au dehors, la France est partout accueillie « à l'égal de la nation la plus favorisée »; il n'y a pas une de ses conventions, pas un de ses pactes qui ne contienne ces paroles encourageantes.

Nous n'ajouterons qu'un mot, ce sera pour répondre par anticipation à ceux qui nous accuseraient de partialité envers l'Amérique et nous blâmeraient de prêter à sa politique des propensions exagérées d'envahissement. Nous étions aux états-Unis lors de l'élection de M. Polk (1843-44), et nous avons vu se préparer les événements du Texas et de l'Orégon; nous y étions encore quelque temps après la conclusion du traité de Guadalupe-Hidalgo, qui a réglé les délimitations du Mexique et des États-Unis (2 février 1848); nous avons vu naître et grandir la Californie, le territoire de Washington, l'Orégon, le Nevada, la Colombie-Britannique; nous avons parcouru ces pays, étudié leurs ressources sur les lieux mêmes, constaté leurs premiers développements, entendu leurs vœux, enregistré leurs aspirations, enfin, de 1849 au 31 décembre 1865, date de notre départ pour le Mexique, nous n'avons pas quitté ces contrées. Depuis lors nous avons traversé le Mexique, assisté pendant deux ans à ses angoisses, à ses luttes; vu le frottement des races sur ce théâtre de sang et de déceptions, et nous nous sommes retrouvé à New-York au mois de septembre 1867, pour être témoin de la joie causée dans les cercles du commerce par la négociation du nouveau traité de la

Compagnie de transit, qui livre Panama aux États-Unis pour un siècle ! Si donc, après un séjour aussi prolongé parmi elles, nous avons pu nous tromper sur les tendances et les affinités des populations américaines, que les hommes nous pardonnent la cécité dont le Ciel a frappé notre esprit.

INTRODUCTION.

PRÉCIS HISTORIQUE.

Sommaire : But de l'ouvrage. — Nécessité de recourir à l'histoire pour l'éclaircissement des faits. — L'Espagne, première maîtresse des pays américains sur le Pacifique. — Conséquence, sur les pays espagnols, de l'affranchissement des États-Unis. — La France moins bien partagée que ses rivales sur le Pacifique. — *Débuts de la Russie dans le Pacifique*. — Découverte du Kamtchatka, de 1643 à 1740. — Conséquences de cette découverte. — Création de la Compagnie des pelletiers russes, 1781 à 1799. — Première convention avec les États-Unis, 1824. — Traité avec l'Angleterre, 1825. — *Débuts de l'Angleterre dans le Pacifique*. — Rivalité de la France et de l'Angleterre au Canada ; traité de 1763. — Querelle avec l'Espagne, premier traité, 1790. — Rivalité de l'Espagne et de l'Angleterre sur la côte occidentale, de 1796 à 1814. — De 1815 à 1818. — *Débuts des États-Unis dans le Pacifique*. — Découverte du Columbia, 1792. — Effet produit aux États-Unis par cette découverte. — L'incertitude des droits de tous laisse la porte ouverte à l'ambition américaine. — Achat de la Lousiane, 1803. — Les explorateurs américains. — Fondation d'Astoria, 1810-11. — L'Angleterre traite avec les États-Unis, 1818. — L'Espagne, à son tour, traite avec les Etats-Unis, 1819. — Affranchissement du Mexique. Ce pays ratifie le traité espagnol, en 1828. — Solution de la question de l'Orégon, 1846. — Pourquoi l'Angleterre a cédé. — *Affaires de Chine*, avant l'expulsion des chrétiens. — Premier établissement anglais, 1685. — Expulsion des

chrétiens, 1725. — Démarches de l'Angleterre. — Commerce de l'opium. — Le gouvernement l'interdit, 1796-1839. — Sac des factoreries anglaises. — Demande de réparation. — Première expédition, 1840. — Hong-Kong cédé aux Anglais, 1842. — La Chine ouverte. — Les États-Unis et la France entrent en scène, 1844. — Ce qu'obtient la France. — Une clause du traité anglais. — Prétexte de la dernière expédition. — La France, les États-Unis et la Russie font cause commune avec l'Angleterre, 1857-1860. — Traités de Tien-Tsin.

Le but que nous nous proposons est simple; pour l'atteindre, néanmoins, il nous paraît indispensable de nous appuyer sur l'histoire. En effet, si nous voulons présenter une idée exacte de la situation actuelle des pays situés au nord de l'Equateur, dans l'Océan Pacifique, il faut, premièrement, savoir quelle était celle qu'ils occupaient avant l'introduction du commerce et de la civilisation sur leur territoire respectif. Nous ferons donc précéder notre étude d'un précis historique énumérant les grands faits, les conventions et les traités diplomatiques qui ont eu une influence directe sur la destinée de cette partie du monde.

Différentes nations, depuis la Renaissance, se sont disputé la suprématie commerciale et maritime dans l'Océan Pacifique; les plus acharnées d'autrefois ont aujourd'hui perdu leur prestige et jusqu'à l'ombre de leur ancienne splendeur. L'Espagne, le Portugal, ont cessé une lutte que la décadence de leur industrie, de leurs finances, de leur politique, ne pouvait plus justifier: la Hollande, sans disparaître aussi complétement de la scène, n'y joue plus qu'un rôle secondaire.

Pourtant, ne l'oublions pas, c'est sous la protection de l'Espagne que l'Amérique fut d'abord placée (1); c'est à l'abri de son pavillon que le Chili, le Pérou, la Nouvelle-Grenade, le Mexique ont grandi; c'est à ses missionnaires que les aborigènes de tous ces pays doivent leurs premiers pas vers la civilisation; c'est à ses institutions, à ses lois, à ses mœurs, qu'ils doivent leurs premières aspirations; c'est à sa faiblesse, à sa décadence qu'ils doivent leur liberté.

Du sud au nord de la côte américaine sur le Pacifique, il fut un temps où la langue espagnole était la seule en usage. Telle avait été l'assimilation des colonies avec la métropole, qu'en vérité la race latine avait pu s'y croire fixée à tout jamais. L'émancipation des États-Unis changea la face des choses: leur exemple fut imité, leurs idées furent adoptées, leurs principes mis en pratique par chaque colonie espagnole sur le Grand Océan, et pour toutes, le souvenir historique n'a été qu'une feuille de papier qu'elles ont pris plaisir à déchirer.

Convenons-en, si plusieurs de ces nouvelles na-

(1) Le pape Alexandre VI, on le sait, un an après son avénement, en 1493, pour vider entre les Portugais et les Espagnols le différend que la découverte du Nouveau-Monde par Colomb, et la possession des Indes avait fait naître, tira, de son autorité pontificale, sur la mappemonde, une ligne du pôle arctique au pôle antarctique, passant à quelques myriamètres dans l'ouest des Açores, et accorda aux Espagnols les terres qu'ils découvriraient à l'ouest, et aux Portugais, celles qu'ils découvriraient à l'est. Cette ligne fut nommé « Ligne de démarcation » ou « Alexandrine ».

tions ont gagné au renversement de la tutelle espagnole, la conquête de l'indépendance a été pour d'autres aussi affligeante que prématurée. Dieu merci nous n'avons pas à nous appesantir sur ce point; il nous suffit d'enregistrer le fait.

Aujourd'hui l'Océan Pacifique est le théâtre d'une lutte gigantesque; les Etats-Unis, l'Angleterre, la Russie, la France, couvrent ses eaux de leurs navires et cherchent à y faire dominer leur influence respective. Malheureusement, sur cette belle scène, c'est notre pays qui est le moins bien partagé; — il ne possède pas le plus petit coin de terre sur la côte occidentale de l'Amérique, et, s'il est plus favorisé dans les mers de la Chine et du Japon, il y a si peu de temps encore, que ses populations ont à peine pu y faire naître déjà les premiers germes de leur civilisation.

Quoi qu'il en soit, nous examinerons la position prise dans ces contrées par chacune des quatre grandes puissances précitées; nous jetterons un coup d'œil sur leur politique coloniale, nous étudierons leur commerce et nous tâcherons d'éclairer nos compatriotes sur les ressources diverses qu'ils pourraient rencontrer dans ces lointains pays.

Avant tout, disons un mot du passé.

Débuts de la Russie dans le Pacifique.

Martin Geritzin de Vries et Hendrick Schaep, danois, en 1643; Thomas Peche, anglais, en 1673; Vitus Behring, danois; Alexis Tchirikoff, russe, et Martin Spangberg, allemand, de 1728 à 1740, ont doté la Russie du Kamtchatka, et le monde entier de leurs découvertes au nord de l'Océan Pacifique.

Pierre-le-Grand, Catherine-la-Grande et sa belle-mère, Elisabeth-la-Clémente, ont eu pour ces navigateurs et notamment pour Behring, l'estime la plus haute et la mieux justifiée. Il est vrai d'ajouter que, grâce à eux, la Russie, dont le commerce avec la Chine, depuis 1685 (date de la fondation du premier comptoir anglais à Canton), ne se faisait que par caravane, put dès lors songer à l'organisation d'une marine qui la mettrait en rapport avec ce pays et aussi avec le Japon. Nous la verrons à l'œuvre.

En 1781, Catherine-la-Grande octroie le privilége du commerce des fourrures à une Compagnie de spéculateurs organisée à Irkoutsk, capitale du gouvernement de la Sibérie orientale; son successeur, Paul Ier, d'abord hostile à cette compagnie, la reconstitue en 1798 et lui concède, le 8 juillet 1799, tout le territoire américain qu'elle découvrira jusqu'aux limites des pays occupés déjà par des catholiques (1).

---

(1) Voici comment s'exprime ce document (nous traduisons) : Article 1er. Par le fait de la découverte par des navigateurs rus-

En 1824, le 5-17 avril, la Russie fait une convention avec les États-Unis, par laquelle ceux-ci reconnaissent ses droits et s'engagent à ne former aucun établissement sur le territoire américain qu'elle occupe au-delà du 54e degré 40' de latitude nord (1).

En 1825, le 16-28 février, elle en signe une autre

---

ses de la partie de la côte d'Amérique située dans le nord de nos États et commençant au 55° de latitude, et des groupes ou chaînes d'îles s'étendant du Kamtchatka, dans la direction nord, vers l'Amérique, et dans la direction sud, vers le Japon, la Russie ayant acquis le droit à la possession de ces terres, ladite Compagnie (Pelletiers russes du Pacifique) est autorisée à jouir de tous les priviléges de l'industrie, et à former tous établissements sur la côte d'Amérique, dans le nord-est, à partir du 55° de latitude jusqu'au détroit de Behring, et par de là, comme aussi sur les îles Aléoutiennes, Kuriles et autres situées dans la partie orientale de l'Océan Arctique.

Art. 2. La Compagnie pourra faire de nouvelles découvertes, non-seulement au nord, mais encore au sud du 55° de latitude, et pourra occuper, en les plaçant sous la domination de la Russie, tous lès territoires qu'elle découvrira, en observant pour règle que ces territoires n'aient pas été antérieurement découverts par une autre nation, ou placés sous une souveraineté catholique étrangère (a).

(1) Cette Convention ne fut qu'un acte de condescendance politique de la part de la Russie : la reconnaissance de ses droits par les États-Unis était superflue tant que ceux-ci n'avaient pas vidé leur différend avec l'Angleterre. Dix mois plus tard, elle

(a) Le 24 septembre 1867, cette Compagnie a transféré tous les droits et priviléges qu'elle possédait dans l'ancienne Amérique Russe (devenue pour les Américains le « Territoire d'Alaska », depuis l'acquisition qu'ils en ont faite). à l'association des Pelletiers de San-Francisco, moyennant une somme de 600,000 dollars. Le contrat passé à cette occasion stipule que : sont compris dans cette vente, tous les navires, factoreries, terrains, maisons, ustensiles, bestiaux, marchandises et matériel appartenant à la compagnie Russe (*Russian fur company*).

avec l'Angleterre, stipule les mêmes conditions et reste définitivement maîtresse du territoire qu'elle a pris au nord de la latitude 54° 40' et à l'ouest d'une ligne qui, partant du 141ᵉ degré, finit au 131ᵉ de longitude (méridien de Greenwich). Toutes les îles situées entre ses possessions d'Amérique et d'Asie restent aussi sa propriété (1).

Rien depuis lors ne troubla ses rêves d'ambition, rien ne s'opposa au développement de son commerce, et c'est dans cette quiétude que nous la retrouverons en 1853-54.

Débuts de l'Angleterre dans le Pacifique.

L'Angleterre, représentée par la fameuse Compagnie de la Baie d'Hudson, création du roi Charles II (mai, 1670), étendait de plus en plus ses conquêtes, tant au sud qu'à l'ouest de la baie dont cette Compagnie portait le nom. Les guerres que la France soutint contre elle au Canada sont aussi célèbres que néfastes pour nous dans leur résultat final. En effet, le 10 février 1763 la France fut amenée à céder à l'Angleterre ses droits sur le Canada, la Floride et la partie de la Louisiane qui s'étend à l'est du

---

passa un traité bien autrement sérieux avec cette dernière, véritable maîtresse du territoire qui bornait le sien à l'est et au sud. C'est du traité de 1825 qu'il est question.

(1) L'article 3 de cette convention est ainsi conçu :

La ligne de démarcation entre les possessions des Hautes Parties

Mississipi, ne sauvant, dans ce grand naufrage, que la Nouvelle-Orléans, la partie occidentale du Mississipi et quelques îles sans importance du golfe du Mexique. Débarrassée de sa redoutable rivale, enrichie de ses dépouilles, l'Angleterre se souciait d'autant moins de l'Espagne et de sa politique surannée, qu'elle la voyait de jour en jour descendre des hauteurs où Charles-Quint avait placé son trône, vers l'abîme où devaient s'engloutir son orgueil et son dernier vaisseau.

Au mépris donc des droits de l'Espagne, qui en revendiquait la possession, quelques sujets britanniques fondèrent, vers la fin de 1788, une petite colonie dans le détroit de Nootka (canal du roi Georges), sur la côte nord-ouest de l'île de Vancouver. L'Espagne sembla d'abord ignorer ce fait ; cependant, au mois d'avril 1789, elle fit saisir par ses croiseurs deux

contractantes, sur la côte du continent et les îles d'Amérique au nord-ouest, sera tirée comme suit : commençant au point le plus méridional de l'île appelée « Ile du prince de Galles », laquelle est située par 54° 40′ de latitude nord et entre les 131 et 133° de longitude (méridien de Greenwich), ladite ligne montera le long du canal de Portland, jusqu'à son point de rencontre, sur le continent, avec le 56° de lat. nord. De ce dernier point, la ligne de démarcation suivra le sommet des montagnes qui courent parallèlement à la côte jusqu'au point d'intersection avec le 141° de long. ouest (même méridien). Enfin, dudit point d'intersection, ladite ligne, en suivant la méridienne du 141° jusqu'à l'Océan Glacial, formera la limite entre la Russie et les possessions britanniques sur le continent d'Amérique dans le nord-ouest.

navires anglais porteurs de vivres et de marchandises pour la naissante colonie. Au mois de mai 1790, la nouvelle en parvient à Londres; aussitôt de vives récriminations s'élèvent de part et d'autre; aux prétentions du cabinet de Saint-James, Madrid oppose une fière résistance. Enfin, après bien des notes échangées, bien des pourparlers, une convention a lieu au mois d'octobre suivant, par laquelle l'Espagne, sans renoncer à aucun de ses priviléges de possession, sans accepter aucune délimitation de frontière, reconnaît toutefois à l'Angleterre le droit de pêcher et de commercer dans ces latitudes. Une clause de cette convention stipule, d'ailleurs, que les Hautes Parties contractantes s'interdisent mutuellement le droit de créer des établissements sur le territoire en litige. Ce *statu quo* ne pouvait durer longtemps.

En octobre 1796, la guerre éclate décidément entre l'Angleterre et l'Espagne et ne s'arrête qu'au traité d'Amiens (1802) ; elle recommence l'année suivante et dure jusqu'en 1809, époque où la politique européenne lui fait prendre une autre direction. Cette fois, l'Espagne s'allie à l'Angleterre contre la France. Dans ce formidable conflit, l'intérêt qui s'attachait à l'Océan Pacifique s'efface complétement; aussi, quand, en 1814 et 1815, les nations épuisées déposent enfin les armes, c'est pour constater la présence et les progrès des États-Unis sur le théâtre des luttes hispano-britanniques.

Obligée de reporter son attention vers ce point,

l'Angleterre signe un nouveau traité avec l'Espagne sur les bases de celui que la guerre de 1796 avait eu pour but de renverser. Ce traité dure jusqu'en 1818, c'est-à-dire jusqu'au moment de l'écroulement de la puissance espagnole sur la côte occidentale d'Amérique. Cette seconde rivale évincée, il en restait une troisième bien autrement redoutable pour elle, nous voulons parler des États-Unis.

Débuts des États-Unis dans le Pacifique.

Dès le commencement des querelles que nous venons d'enregistrer, c'est-à-dire vers 1790, les Américains avaient fait leur apparition sur les territoires contestés. Un navire de cette nation, armé à Boston sous le commandement du capitaine Robert Gray, le « *Columbia* », après être venu explorer les îles de la Reine Charlotte, redescend la côte jusque par 46° 17' de latitude nord, et se trouve, le 2 mai 1792, en face de l'embouchure d'un grand fleuve ; pas de doute à cet égard : le courant descendant, l'eau douce qu'il a sous sa quille, lorsqu'après quatre ou cinq jours d'hésitation il se décide à en franchir la barre, et bientôt après la multitude de canots indiens dont il est entouré, tout confirme le fait au capitaine Gray. Il consulte ses cartes, elles sont muettes quant à ce fleuve ; il interroge l'histoire et y acquiert bientôt la preuve que c'est là le cours d'eau dont le capitaine

Bruno Heceta, commandant de la corvette espagnole «*Santiago*», avait constaté l'existence le 16 août 1775 et auquel il avait donné le nom de *Rio San-Roque* (rivière Saint-Roch); le même aussi que, malgré ses recherches spéciales, l'Anglais John Meares, en 1788, n'avait pu retrouver. Le capitaine Gray, sans tenir compte des faits préexistants, donna à ce fleuve le nom de son navire « *Columbia* », nom qu'il n'a plus cessé de porter.

Cette découverte, bientôt connue aux États-Unis, y produisit une vive sensation. Les hommes d'État de cette époque songeant à ce qu'il y aurait d'avantageux pour le commerce et la navigation de leur pays à posséder un pied-à-terre sur le Pacifique, se mirent à étudier les traités sur lesquels reposaient les droits de l'Espagne et de l'Angleterre; ils reconnurent vite qu'en plus d'un point ils étaient obscurs, incomplets et partant contestables.

Quels droits indisputables, en effet, pouvait avoir l'Espagne à la possession d'un pays ni entièrement découvert, ni conquis, ni acheté, ni même effectivement occupé par elle? D'un autre côté, le fameux traité d'Utrecht (1713) qui avait réglé les délimitations des contrées possédées par la France au Canada et celles possédées par la Compagnie de la baie d'Hudson, plus au nord, ne faisait pas mention du territoire compris entre les Montagnes-Rocheuses et le Pacifique. Les États-Unis avaient donc le même droit que tout le monde à la possession des pays qu'ils découvriraient dans ces parages.

Poursuivant dès lors la réalisation de cette pensée, les Américains, en 1803, achètent à la France ce qui lui restait de la Louisiane, c'est-à-dire la partie occidentale du Mississipi et envoient une commission scientifique, sous les ordres des capitaines Meriwether Lewis et William Clarke reconnaître les sources de ce fleuve ainsi que les régions plus au nord.

Cette commission monte jusque par 43° 34' de latitude, soit environ 400 milles au-dessus du Missouri; elle reconnaît le cours du Columbia, et en moins de trois ans, met le gouvernement de l'Union à même de se déclarer, avec connaissance de cause, possesseur de tout l'intervalle qui séparait ses anciennes limites des territoires occupés par l'Espagne, intervalle arrosé par le Missouri et le Columbia. Les découvertes se succèdent au centre du continent: Pike, Dunbar, Hunter, Sibley, une foule d'autres se dévouent à cette œuvre; enfin, au plus fort des guerres européennes, John Jacob Astor, marchand hollandais établi à New-York, crée la Compagnie des Pelletiers du Pacifique (*Pacific Fur Company*), et va fonder un établissement américain à l'endroit même où le capitaine Robert Gray avait mouillé pour la première fois dix-huit ans auparavant. Telle est l'origine d'Astoria, à l'embouchure du Columbia.

Dès que l'état politique de l'Europe permit aux Anglais de reprendre sérieusement la question américaine avec l'Espagne, ils trouvèrent donc entre eux et elle les États-Unis déjà grands et décidés à ne leur rien céder.

De 1814 à 1818, tandis qu'on parlemente à Londres, à Madrid, à Washington, on s'extermine sur la côte occidentale d'Amérique. Enfin, de guerre lasse, le 20 octobre de cette dernière année, l'Angleterre signe avec les États-Unis un traité par lequel elle consent à se renfermer au nord du 49e degré de latitude, mais se réserve le droit pour dix ans de faire du commerce dans les ports du sud, qu'elle persiste à déclarer neutres et qui resteront au même titre ouverts aux Américains.

A peine en repos du côté des Anglais, les Américains se retournent vers l'Espagne et lui arrachent le traité du 22 février 1819, par lequel celle-ci renonce en leur faveur à tout le pays situé au-dessus du 42e degré de latitude et dont l'émancipation du Mexique, d'ailleurs, allait lui rendre impossible la conservation. Voilà donc les États-Unis sur le Pacifique, avec des droits sérieux. Leur traité avec l'Angleterre n'avait cours que pour dix ans, comme nous venons de le dire ; le 6 août 1827 ils le font renouveler ; mais cette fois pour un terme indéfini (« *Indefinitely extended and continued in force* », dit le texte), espérant, dans l'avenir, fatiguer l'Angleterre et l'amener à une renonciation complète. Cette prévision devait se réaliser.

Un fait politique de la plus haute importance pour les États-Unis s'accomplit après la date de leur traité avec l'Espagne. Qu'ils l'eussent prévu ou non avant la conclusion de cet acte, peu importe ; le principal pour eux était que cette rivale si jalouse et si

malheureuse avait disparu du Mexique et que désormais c'était, comme ils l'appelaient eux-mêmes une « république sœur » qu'ils avaient pour voisine. Leur premier soin fut de négocier avec celle-ci la ratification du traité passé avec l'Espagne le 22 février 1819, cette ratification eut lieu à Mexico en 1828.

A partir de ce moment, les choses allèrent assez paisiblement en Orégon (nom donné par les Américains d'après l'appellation indienne sans doute et de Carver (1) au territoire que traverse le Columbia, — Orégon pour eux), jusqu'en 1845 ; mais à cette époque, croyant avoir à se plaindre des procédés de la Compagnie de la baie d'Hudson envers leurs nationaux, obéissant aussi à l'opinion qui voulait à toute force en finir, les États-Unis dénoncèrent la convention de 1827. L'irritation fut grande dans les chambres des deux pays ; ce ne fut toutefois qu'une bataille de paroles : l'Angleterre céda, et c'est ainsi que, par le traité définitif du 15 juin 1846, les États-Unis furent reconnus seuls et légitimes maîtres de l'Orégon, c'est-à-dire du territoire compris

(1) Jonathan Carver, capitaine américain au service de l'Angleterre, était natif du Connecticut. Après avoir longtemps fait la guerre au Canada contre la France, il entreprit, en 1766, un voyage aux sources du Mississipi, et il est le premier peut-être qui reconnut le cours du « Columbia », qu'il appelle tour à tour dans la relation de son voyage : *Grande rivière de l'Ouest* et *Orégon* ou *Origan*. (*Travels throughout the interior parts of north America, in* 1766-68, *by Jonathan Carver. — London*, 1778.)

entre le 42e et le 49e degré de latitude nord, à l'ouest des Montagnes Rocheuses.

Quel motif avait poussé l'Angleterre à se départir si vite de ses prétentions? Le voici: Les États-Unis, depuis deux mois, étaient en guerre avec le Mexique; leur armée triomphante allait entrer à Mexico, et le résultat de cette campagne était palpable: Les États-Unis (on le savait) s'empareraient de la Californie; pour cela ils y transporteraient leurs soldats, envahiraient bientôt l'Orégon et remettraient au sort des armes la solution du différend. Ne valait-il pas mieux céder de bonne grâce pour jouir paisiblement de ses possessions reconnues au nord du 49e degré que de s'exposer à une lutte inévitable dans laquelle elle avait tout à perdre?

C'est ainsi que s'explique ce traité « si honorable » pour les deux nations, comme on a bien voulu le qualifier.

Voyons maintenant comment les choses se sont passées sur l'autre rive de l'Océan Pacifique.

Affaires de Chine.

Le début des relations commerciales de l'Occident avec la Chine se perd dans la nuit des temps. Les Arabes y précédèrent les Européens ; les Juifs la parcoururent avant les chrétiens. A peine les Portugais eurent-ils doublé le cap de Bonne-Espérance,

qu'ils s'élancèrent vers ces contrées, où déjà les missionnaires avaient introduit le culte catholique et jouissaient d'une estime aussi grande que méritée. Le commerce de l'extérieur, s'il n'y était pas très-prospère, y était du moins parfaitement toléré, et il est permis d'affirmer qu'il n'a pas dépendu du pays lui-même que cet état de choses ne durât toujours.

Vers le milieu du XVIIe siècle, les Anglais, que l'ambition avait déjà poussés dans l'Inde à la suite des Portugais, visitèrent les côtes de la Chine et cherchèrent dès lors à s'y établir à demeure fixe. Longtemps les tentatives de la Compagnie des Indes pour obtenir du gouvernement chinois l'autorisation de fonder un comptoir à Canton demeurèrent infructueuses.

Leurs compétiteurs portugais, plus heureux ou plus habiles, étant cependant parvenus, malgré les exactions des aventuriers qu'ils y avaient transportés, à lever les scrupules des mandarins à leur égard, les Anglais insistèrent pour que les mêmes avantages leur fussent faits. En 1685 leur démarches aboutirent enfin à la création de l'établissement tant désiré.

Les commencements de leur installation furent pénibles. Tantôt la question religieuse, tantôt la question commerciale, plus souvent encore la jalousie portugaise, leur suscitèrent des difficultés sans cesse renouvelées. En 1725, les dissentiments qui s'élevèrent entre les missionnaires eux-mêmes au sujet de la pratique du culte et de l'orthodoxie de certains rituels introduits récemment, servirent de prétexte au gou-

vernement chinois pour interdire, dans le Céleste Empire, l'exercice de la religion chrétienne (1).

Cette mesure affecta de la manière la plus funeste le commerce naissant de l'Europe avec l'Empire du Milieu, car le gouvernement chinois confondait tous les étrangers, à quelque Église qu'ils appartinssent, dans l'ostracisme dont il frappait les chrétiens. Cependant les Anglais ne se découragèrent pas. A différentes reprises, ils envoyèrent des ambassadeurs à la cour de Pékin pour en obtenir des garanties en leur faveur. Lord Macartney, en 1793, Lord Amherst, en 1816, notamment, reçurent pour mission de demander la liberté du commerce dans tous les ports de l'Empire et l'autorisation pour leurs ministres plénipotentiaires de résider en permanence à Pékin. Sans le refus péremptoire de Lord Amherst de se soumettre aux formalités de l'étiquette chinoise (Il s'agissait de se prosterner neuf fois devant l'Empereur), il est probable que les choses se seraient arrangées pacifiquement.

Peu importait aux Anglais l'exercice du culte (2);

---

(1) Quelques années plus tard, les mêmes causes amenèrent les mêmes résultats au Japon.

«... Il est bon de remarquer à ce sujet que si la communauté chrétienne en Chine, si puissante au siècle de Louis XIV, a subi d'affreuses persécutions, elle l'a dû à la lutte des différents ordres religieux, et à l'esprit d'empiétement qui gouvernait alors les missions catholiques. » A. Poussielgue. — (*Voyage en Chine et en Mongolie de M. de Bourboulon, ministre de France, etc.*

(2) Cette opinion est corroborée par le passage suivant emprunté au livre de M. Poussielgue; il fait partie des notes de

ce qu'ils ambitionnaient avant tout, c'était le développement de leur commerce, dont une seule branche, celle de la vente de l'opium, leur procurait un revenu annuel de plus de cent millions de francs.

Le gouvernement chinois, cependant, effrayé des maux qu'engendrait parmi ses populations l'usage de fumer l'opium, avait, dès l'année 1796, prohibé la vente de cette drogue dangereuse. La contrebande tourna la difficulté, et, de connivence avec d'avides mandarins, qu'elle payait pour se taire, elle fit si bien que l'interdit resta lettre morte jusqu'en 1839. A cette époque la défense fut renouvelée. Quelques mois plus tard, voyant qu'il n'était tenu aucun compte de ses ordonnances, le gouvernement se décida à l'emploi des mesures coercitives. Le 17 juin de ladite année, il fit cerner les factoreries anglaises de Canton, s'empara de 20,291 caisses d'opium qu'elles contenaient, et fit jeter cette marchandise à la mer.

Réparation de ces violences fut aussitôt demandée par l'Angleterre à la cour de Pékin; celle-ci ne voulut rien entendre; la guerre en résulta.

---

madame de Bourboulon. «... Nous nous sommes arrêtés devant le grand portail (de la mission catholique de Suan-hoa-fou), au-dessus duquel figure seulement depuis quelques jours la croix, ce noble insigne de la civilisation latine; c'est le drapeau de l'humanité, des idées généreuses et de l'affranchissement universel, placé dans l'extrême Orient sous la protection immédiate de la France; les Anglais ne s'occupent que du commerce; pour eux la foi et les sublimes enseignements ne viennent qu'en second lieu.» A. Poussielgue. — *Voyage en Chine et en Mongolie de M. de Bourboulon, ministre de France, etc.*

Une première expédition partit de Singapore (1), au mois de mai 1840 et les hostilités s'ouvrirent le 4 juillet suivant; elles durèrent jusqu'au 20 janvier 1841. Le traité qui y mit fin, accordait 30 millions de francs d'indemnité aux Anglais et portait cession en leur faveur de l'île de Hong-Kong. Malheureusement, l'Empereur ne voulut pas ratifier ces conventions; il trouva que son ambassadeur avait outrepassé ses pouvoirs. Les Anglais, en présence de cette résistance, recommencèrent immédiatement la lutte et la poussèrent avec une telle vigueur, que le 29 août 1842, les Chinois battus sur tous les points et menacés jusque dans Pékin même, se décidèrent à traiter avec l'Angleterre, représentée alors par sir Henry Pottinger.

Par ce traité, l'Empereur reconnaissait la cession de Hong-Kong, déjà stipulée par la convention du 20 janvier 1841 ; il s'engageait, en outre, à payer une contribution de 120 millions de francs, et ouvrait au commerce anglais les cinq villes maritimes de Canton, d'Amoy, de Fou-Tcheou, de Ning-Po et de Shang-haï.

En 1844 de nouveaux arrangements commerciaux furent faits entre l'Angleterre et la Chine; bientôt après, cette dernière, vivement sollicitée à cet égard, se décida à traiter avec les autres nations maritimes. C'est ainsi que les États-Unis, le 3 juillet 1844, et la France, le 24 octobre de la même année, passèrent des conventions avec elle.

---

(1) Voir, à la fin de l'ouvrage, notre note sur Singapore.

Par notre traité (nous mentionnons ce fait pour expliquer plus tard notre intervention armée dans l'extrême Orient), il était stipulé, art. 22, que les Français pourraient « établir des églises, des hôpitaux, des hospices, des écoles et des cimetières sur le territoire de chacun des cinq ports ouverts au commerce européen. Dans ce but, était-il dit, l'autorité locale, après s'être concertée avec les consuls, désignera les quartiers les plus convenables pour la résidence des Français, et les endroits dans lesquels pourront avoir lieu les constructions précitées. »

Les Anglais, par leur traité, s'étaient réservé le droit de pénétrer dans l'intérieur même de la ville de Canton ; telle était cependant la haine qu'ils inspiraient aux habitants, que ceux-ci, en dépit même des menaces de leur propre gouvernement, ne voulurent jamais y consentir. Cette résistance eût pu seule motiver la reprise des hostilités ; pourtant jusqu'en 1848, la nécessité d'achever les travaux et les améliorations qu'ils avaient entrepris à Hong-Kong, força les Anglais à se tenir assez tranquilles. A cette époque la politique européenne détourna leur attention, et ce ne fut qu'à la conclusion de la paix de Paris, le 30 mars 1856, qu'ils songèrent à établir définitivement leur position dans l'extrême Orient. Ils profitèrent du premier prétexte qui se présenta.

Des pirates chinois, surpris par l'autorité locale, au moment où ils saccageaient un village de la côte, s'avisèrent de hisser sur leur bâtiment le pavillon de la Grande-Bretagne. Sachant bien à qui elles avaient

affaire, lesdites autorités ne tinrent aucun compte de cette ruse et s'emparèrent des coupables. Le consul anglais crut devoir intervenir; il demanda, puisque les bandits s'étaient placés sous la protection des couleurs anglaises, qu'on les lui amenât pour s'assurer si réellement ils étaient Chinois ou Anglais. Cette prétention fut d'abord repoussée; on y accéda cependant peu après, mais quelques détails envénimant l'affaire, le gouverneur de Hong-Kong intervint à son tour et du commandement passa aux menaces. La guerre s'ensuivit.

Sur ces entrefaites, la nouvelle de l'assassinat en Chine d'un missionnaire français nommé Chappedelaine arriva à Paris.

La France, qui d'ailleurs était loin d'être satisfaite de la manière dont les traités étaient observés dans l'extrême Orient, ne pouvait laisser sans punition un meurtre d'autant plus inqualifiable que l'article 22 du traité de 1844, cité plus haut, autorisant la construction d'églises, justifiait par conséquent la présence des ministres du culte dans l'Empire. Sollicitée par l'intérêt catholique et par sa dignité, ne voulant pas non plus se laisser complétement effacer dans cette partie du monde; ayant enfin à protéger ses nationaux, dont les droits et les intérêts avaient été foulés aux pieds à Canton, elle fit cause commune avec l'Angleterre. Les États-Unis et la Russie consultés adhérèrent spontanément au projet d'une expédition combinée.

Tels furent les événements qui conduisirent nos

armées en Chine, et auxquels le quadruple traité de Tien-Tsin mit un terme aussi heureux pour tous que profitable pour chacun.

Là s'arrête forcément cette revue rétrospective; car nous sommes arrivé à l'époque que nous avons choisie pour but de notre étude.

CHAPITRE PREMIER.

Position prise par chacune des quatre grandes puissances maritimes dans l'Océan Pacifique.

SOMMAIRE : Situation en 1842. — Menées des États-Unis. — Conquête du Texas, 1845. — Guerre des États-Unis avec le Mexique. — La Haute Californie passe au pouvoir des Américains. — Comment la Russie a fait son chemin. — Conquête des provinces de l'Amoor. — La Russie fait reconnaître ses droits à Tien-Tsin. — Nouvelle guerre avec la Chine, nouveaux empiétements de la Russie. — Position prise par l'Angleterre. — La Californie la fait songer à ses possessions du Nord. — Découverte de l'or dans le fleuve Fraser en 1858. — La Colombie-Britannique. — Victoria. — Politique anglaise. — Coup d'œil d'ensemble. — Paroles du prince Louis-Napoléon. — Actes de l'empereur Napoléon III. — Conquête de la Cochinchine. — Avantages de la position. — L'expédition du Mexique.

L'expédition de l'Angleterre contre la Chine, en 1840, se terminant par le traité du 29 août 1842, ouvre une nouvelle scène au commerce du monde. C'est à partir de ce moment, en effet, que l'attention publique se porte sérieusement sur l'extrême Orient. Jus-

que-là, l'Océan Pacifique n'a guère été fréquenté que par des pêcheurs de baleine et par un petit nombre de navires de guerre en exploration scientifique.

A différentes époques, les nations maritimes de l'Europe, l'une après l'autre, jetèrent des regards de convoitise sur la Chine, le Japon, et les pays de la côte occidentale d'Amérique ; cependant, la distance énorme qui les en séparait mit toujours obstacle à leurs projets de conquête ou d'occupation. Les missionnaires, dont la piété devance sans cesse la marche des armées et n'en attend pas les victoires pour agir, n'avaient pas reculé, sans doute, devant le martyre pour ouvrir ces contrées au christianisme ; mais la navigation à vapeur n'avait pas encore réalisé de progrès suffisants ; de plus, le percement de l'isthme de Suez était problématique, et la Californie n'existait que de nom. Les tentatives isolées des Portugais, des Espagnols, des Hollandais, des Anglais, restaient donc stériles pour la grande cause du commerce. Le Japon, avec ses côtes inhospitalières, sa mer intérieure presque inconnue, ses tempêtes terribles ; la Chine, avec ses écueils, ses pirates, ses typhons, sa muraille de cinq mille kilomètres d'étendue, derrière laquelle elle s'abritait sans soupçonner que le danger pour elle pût venir d'un autre côté, demeuraient fermés avec obstination.

Au sud de ce dernier pays, la conquête de l'Inde était terminée ; ce que ni l'Espagne, ni le Portugal, ni la Hollande, ni la France n'avaient pu faire, l'Angleterre en était venue à bout, et désormais sa suzerai-

neté s'étendait sur cent soixante-dix millions d'âmes de plus. Par une des frontières de sa nouvelle possession, la Grande-Bretagne touchait à la Chine ; par son établissement de Canton, depuis 1685, elle était en relations avec ce pays, et par conséquent, n'en ignorait ni les richesses ni lès ressources infinies. Comment donc aurait-elle négligé d'ouvrir plus amplement ce débouché à son commerce et à son industrie ?

Au nord, la Russie s'était emparée de tout le continent asiatique jusqu'au 62e degré de latitude ; à l'ouest, la Chine ne voyait que des déserts ; à l'est, c'était l'Océan, l'inconnu !

Or, à l'époque du traité de 1842, quatre grands pouvoirs maritimes se disputaient, avec des succès divers, la souveraineté des mers : l'Angleterre, la France et la Russie, en Europe, les États-Unis en Amérique.

L'expédition de Chine fut un trait de lumière pour le monde entier : l'Océan Pacifique allait être appelé à de hautes destinées.

Suivons les faits dans leur ordre chronologique et voyons quelle position chacune des quatre puissances que nous venons de nommer a su prendre sur ce nouveau théâtre.

Les bénéfices réalisés par les baleiniers américains dans le nord-ouest du Pacifique avaient, depuis le commencement du siècle environ, fait la base des calculs des armateurs et spéculateurs de cette nation. Non contente de lutter pied à pied contre leurs con-

currents européens dans l'extrême orient (1), ils rêvaient pour eux la part du lion sur la côte occidentale de leur continent. (On verra plus tard qu'en toutes choses ils suivront la même politique.) Pour arriver à leurs fins, il fallait posséder un point dans ces parages. La question de l'Orégon était pendante ; mais ce pays, bien qu'admirablement situé et traversé par le fleuve le plus grand du continent américain sur le Pacifique, n'a pas, au sud du cap Flatterey, une seule rade propre aux navires de haut bord sur tout son littoral. La province mexicaine située immédiatement au sud de l'Orégon, remplissait mieux leurs vues : Monterey, sans être un port absolument sûr, pouvait tenter ; et puis, les baleiniers eux-mêmes parlaient d'une vaste baie au nord de Monterey, dont on pourrait tirer un parti excellent (2). Les États-Unis, donc, qui n'avaient pas attendu la conquête de l'Orégon pour convoiter la Californie, se mirent à l'œuvre.

---

(1) Les cinq ports de la Chine étaient à peine ouverts, que les États-Unis entraient en négociations avec la cour de Pékin pour obtenir les mêmes avantages que l'Angleterre. Le traité qu'ils passèrent porte la date du 3 juillet 1844. La France, à son tour, n'entama de pourparlers que le 14 août de cette même année 1844, et son traité ne fut conclu que le 24 octobre suivant.

(2) Rodriguez Cabrillo, continuant l'exploration de la côte occidentale de la Nouvelle-Espagne, entreprise par Cortès en 1535, remonte jusqu'au 44e degré de latitude et dresse une carte de la côte ; la baie de San-Francisco, à laquelle il est fait allusion ici, lui échappe néanmoins, et l'honneur de cette découverte revint à sir Francis Drake, dans le courant de 1579.

Les moyens à l'aide desquels ils parvinrent à pousser le Texas, une des plus vastes provinces du Mexique, à se soulever contre le gouvernement de Santa-Anna, alors Président de la République voisine de la leur, sont du domaine de leur politique occulte et peu scrupuleuse. Le 21 avril 1836, Santa-Anna fut battu et fait prisonnier par les Texiens. Entrevoyant les graves désordres qui ne pouvaient manquer d'éclater dans sa capitale par suite de sa défaite, ce général fut trop heureux de racheter sa liberté au moyen d'un traité qui reconnaissait l'indépendance du Texas.

Jusqu'en 1845, cette province fut le théâtre de luttes intestines ; d'une part, on contestait à Mexico la validité des actes de Santa-Anna prisonnier ; de l'autre, la politique américaine soufflait sur ce foyer de discorde.

Le Texas finit par invoquer l'assistance du Cabinet de Washington. C'était sous la présidence de M. Polk. Le premier mars le Congrès des États-Unis proclamait l'annexion du Texas à la République, et cinq jours plus tard le ministre mexicain à Washington prenait ses passe-ports.

En avril 1846, la guerre fut officiellement déclarée entre les deux pays. Les généraux Taylor et Scott se chargèrent de la conduire pour les États-Unis, et bientôt ce dernier entrait à Mexico, dictant lui-même les termes de la paix. La Californie, qui n'était pour rien dans cette affaire, en apparence du moins, fut cédée à l'Union par le traité qui intervint.

Le 15 juillet de la même année, le commodore Robert F. Stockton, montant la frégate le « *Congress* », arriva devant Monterey, alors capitale de la Haute-Californie, pour prendre possession de la province au nom de son gouvernement et en vertu des traités signés. Le 23 dudit mois de juillet, il signifia ses ordres aux autorité mexicaines.

Cette prise de possession ne put s'effectuer sans troubles, il fallut se battre contre les anciens propriétaires du sol. Le commodore Stockton, secondé par le colonel Frémont (1), livra combats sur combats. Cet état de choses se prolongea jusqu'au commencement de 1848, époque à laquelle un armistice fut signé entre les deux Républiques, qui s'étaient reprises de querelle. Les conséquences se devinent. Le Congrès de l'Union *accepta*, moyennant quinze millions de dollars (un peu plus de 75 millions de francs), la cession d'une partie considérable du Mexique, dans laquelle la Haute-Californie figurait toujours de plein droit.

Ce traité, connu sous le nom de « Traité de Guadalupe-Hidalgo », fut signé le 2 février 1848, puis ra-

(1) John C. Frémont, célèbre par ses voyages à travers le continent américain, était lieutenant dans l'armée des États-Unis lorsqu'il entreprit sa première exploration de l'Orégon et de la Californie. Par ordre du Congrès ses relations et ses cartes furent publiées en 1843 ; c'est ce travail qui a servi de guide jusqu'à nos jours aux immigrants de la Californie par les plaines. Cet officier, aujourd'hui général, est une des gloires des États-Unis.

tifié en mars par les États-Unis et deux mois plus tard par le Mexique.

L'occupation véritable du pays date de là (1).

L'Amérique avait mis longtemps à réaliser le rêve de ses baleiniers, mais enfin elle était propriétaire de toute la contrée baignée par l'Océan Pacifique, entre les 32e et 49e degrés de latitude (2). Les Montagnes Rocheuses n'étaient plus une barrière pour elle. Désormais elle repose entre les flots des deux grands Océans, projetant déjà la conquête de l'archipel Hawaïen, la prépondérance commerciale au Japon et en Chine, et de nouveaux empiétements sur le territoire mexicain.

Les intentions de la Russie sur les deux empires de l'extrême Orient ne sont pas plus dissimulées. Ses invasions dans la Mandchourie, pour avoir fait moins de bruit, n'en sont pas moins réelles et moins importantes au point de vue de l'intérêt politique qui s'y rattache.

C'est en 1853-1854, pendant la guerre de Crimée,

---

(1) La découverte de l'or avait eu lieu dès le 4 janvier de la même année (1848); mais l'affaire avait été tenue secrète, et ce ne fût que dans le courant de 1848 que le monde retentit du bruit de l'immense événement. Le pays était alors américain !

(2) Le 30 décembre 1853, les États-Unis se rendirent acquéreurs de la vallée de la Mésilla (Territoire d'Arizona); une autre rectification de frontière en fut la conséquence obligée. La nouvelle ligne de démarcation part de La Paz Del Norte, sur le Rio Bravo, et va dans l'Ouest jusqu'au Pacifique par 32° de latitude. Nous dirons, en parlant de la « Politique américaine », les inconvénients de cette nouvelle délimitation.

et alors que les États-Unis négociaient leur traité d'amitié et de commerce avec le Japon, que nous voyons une escadre russe dans le nord du Pacifique, manœuvrer de manière à attirer l'attention du commodore Perry, commandant de l'expédition américaine, pour tâcher de s'immiscer dans ses affaires. Plus tard nous reviendrons sur ce point. A cette époque, la Russie faisait construire à Archangel toute une flotte de corsaires qu'elle se proposait de lancer un jour contre les bâtiments de commerce de ses ennemis ; le traité de Paris de 1856 changea ses plans, et ce fut dans l'extrême Orient qu'elle envoya par la suite ses vaisseaux.

Menacée par les flottes alliées de Pétropolowski, elle fait embarquer sur les bâtiments de son escadre du Pacifique, commandée par l'amiral Poutiatine, et la garnison et la population de cette colonie lointaine. L'amiral se dirige ensuite vers l'embouchure du grand fleuve chinois l'Amoor, le remonte un instant, mouille et attend. Bientôt bloqué par la division franco-britannique, il se trouve dans la position la plus périlleuse. Heureusement pour lui, la Sibérie était alors gouvernée par un homme d'une grande résolution et d'une indomptable énergie, le comte Mouraviev (qu'il ne faut pas confondre avec son homonyme de Pologne). Celui-ci, à la nouvelle du danger, vole au secours de l'amiral et l'entretient, par terre, de vivres et de munitions : c'était tout ce qu'il pouvait faire. Le traité de Paris mit un terme à ce blocus ; les alliés se retirèrent, mais la flotte russe resta, et,

d'accord avec le gouverneur de la Sibérie, elle s'empara des provinces du Haut et du Bas-Amoor. C'était une question entre la Russie et la Chine, l'Europe laissa faire.

En 1857, la France, l'Angleterre et les États-Unis combinent une expédition contre la Chine. La Russie consultée adhère au projet ; ses bâtiments d'Archangel étaient terminés, mais elle s'arrange de telle sorte qu'ils ne peuvent arriver à temps sur le théâtre de la lutte. On se bat sans elle à Canton, puis dans la rivière de Tien-Tsin (1) ; on remporte la victoire ; mais telle est son adroite et rusée politique, que la Chine la prend pour intermédiaire dans le règlement du différend. Elle qui n'avait rien fait, est la première à négocier à Tien-Tsin. Sa complaisance lui valut la reconnaissance de ses *droits* sur l'Amoor, par l'Empereur chinois. Les alliés, comme toujours, ne voyant là qu'une question de rectification de frontière, en firent à peine l'observation au cabinet de Saint-Pétersbourg.

Au mois de juin 1859, les Chinois, au mépris de leurs engagements, accueillent à coups de canon les plénipotentiaires alliés qui se rendaient à Pékin pour

(1) La bataille avait eu lieu le 20 mai 1858. Les Russes et les Américains ne rejoignirent qu'après, et juste à temps pour que M. Reed et l'amiral Poutiatine pussent échanger leurs cartes avec les plénipotentiaires chinois, le 3 juin. Quatre traités résultèrent des conférences qui s'ouvrirent alors : les traités russe et américain portent la date du 18 juin, le traité anglais celle du 26 juin et le traité français celle du 27 juin 1858.

y échanger les ratifications du traité de Tien-Tsin. Une nouvelle expédition est indispensable; l'Angleterre et la France l'organisent. Au printemps de 1860, cinq cents navires de tout bord et 30,000 hommes arrivent sur le golfe de Petcheli. Le 21 juillet, les fortifications du Peï-ho sont enlevées; on marche sur Pékin. L'empereur Hien-Foung prend la fuite, tombe encore dans les bras de la Russie, sa compatissante ennemie, et demande la paix. Le 25 octobre, une nouvelle convention est signée, les traités sont ratifiés, et le 30 du même mois, lord Elgin et le baron Gros quittent la Chine avec toutes les forces, moins 3,000 hommes qui doivent assurer l'exécution des engagements (1). Cette fois, pour prix de ses bons services, la Russie se fait céder tout le territoire de la Mandchourie jusqu'à la rivière Tumen,

(1) L'indemnité de guerre imposée au gouvernement chinois était de 16 millions de taëls, soit 128 millions de francs, et devait se partager par moitié entre l'Angleterre et la France. La Chine a rempli religieusement ses obligations; le dernier centime de cette somme a été payé par elle dans le courant de 1866. Chose remarquable et bien faite pour faire réfléchir les détracteurs de notre politique, c'est avec le seul revenu des douanes perçu dans les ports de la Chine depuis le 30 octobre 1860, que ces cent vingt-huit millions ont été acquittés dans la période obligatoire de cinq ans. Satisfaction pleine et entière étant donnée à la France et à l'Angleterre, les troupes d'occupation ont dû être retirées. Désormais nos consuls en Chine n'ont plus d'autres attributions que celles généralement conférées à nos représentants à l'étranger.

En raisonnant par similitude, on pourrait se demander pourquoi la France n'aurait pas obtenu un résultat semblable au Mexique,

par 42° de latitude. Ainsi, elle qui, en 1854, ne venait que jusqu'au 62° degré, se trouve, dans l'espace de six ans, avoir acquis, au nord de la Chine, une possession deux fois grande comme la France ! Ce n'est pas tout, elle convoite la Corée (1) et prépare son occupation sur un point quelconque du Japon. Par suite de ses traités récents, la moitié de l'île Sakhaline ou Tirrokoï, autrefois à la Chine et au Japon, lui appartient déjà. Sa puissance est assurée sans avoir, pour ainsi dire, tiré un coup de canon. L'explication de son amitié pour les États-Unis est peut-être là ; c'est un point à éclaircir.

Examinons maintenant la situation de l'Angleterre.

C'est ce pays, on le sait, qui a eu l'honneur d'ouvrir au commerce la première porte de la Chine. Nous avons dit l'effet produit par le traité de 1842. Depuis lors, l'Angleterre s'est fortifiée en Asie ; elle y a étendu ses possessions, et certes, sous ce rapport, elle n'a rien à reprocher à la Russie. Sur la côte occidentale d'Amérique elle tient une position avantageuse ; sans y être l'égale, à beaucoup près des États-Unis, elle n'en est pas moins redoutable et n'en possède pas moins des sources de revenus immenses. En effet, à l'exception de la

(1) Le massacre de nos missionnaires, en obligeant la France, en 1866, à porter ses armes dans cette contrée, nous y a créé une position qu'il ne tiendrait peut-être qu'à nous de conserver aussi !

pointe nord-ouest qui appartenait à la Russie et que celle-ci vient de vendre aux États-Unis, tout le nord du continent américain est à elle, à partir des grands lacs et du 49e degré.

De 1846, époque de sa renonciation définitive à la possession de l'Orégon au profit des États-Unis, elle n'accorda, jusqu'en 1858, qu'une attention secondaire à ses territoires du Pacifique. Stimulée à la fin, non-seulement par l'exemple de ses voisins, mais encore par ses propres succès en Australie (1), ayant sous les yeux le spectacle incroyable de la transformation de la Californie, comptant un à un les émigrés chinois qui venaient dans le pays de l'or, additionnant les importations et les exportations de cette jeune et déjà si puissante rivale, elle secoue sa léthargie, et aiguillonnée par la question commerciale, elle se prend à songer qu'elle aussi elle possède, dans le voisinage des États-Unis, une colonie qui pouvait la mettre à même d'organiser une concurrence contre les trafiquants du Nouveau-Monde, une colonie, enfin, dont jusqu'à ce jour la Compagnie de la Baie d'Hudson avait seule exploité les produits. Si elle n'y avait pas de ports comparables à San-Francisco, elle en avait néanmoins plusieurs qui lui permettaient de réaliser ses projets.

Le hasard la servit à souhait. Quelques chercheurs

---

(1) Voir, dans nos pièces justificatives, la note relative à la « Production des métaux précieux tant en Californie qu'en Australie ».

d'or français (1) constatèrent la présence du précieux métal sur les bords du fleuve Fraser. Ce fut assez. Du commencement de juin à la fin d'août 1858, plus de trente mille individus accoururent ; il y eut un moment de vertige ; mais cela dura peu. Quoi qu'il en soit aujourd'hui de la richesse minérale exagérée ou réelle de la Colombie-Britannique, le pays depuis lors n'a plus été abandonné ; la province du Cariboo, dans le Haut-Fraser, n'a pas encore dit son dernier mot. Partout, dans ces régions jusque-là visitées par les seuls trappeurs canadiens et par les Indiens, des villes se sont élevées autour des forts érigés jadis par la Compagnie de la Baie d'Hudson ; c'est New-Westminster, c'est Langley, c'est Fort-Hope, c'est Fort-Yale, c'est Lilloet, etc., etc. Des routes charretières sillonnent la contrée ; des bateaux à vapeur remontent le fleuve jusqu'à Fort-Yale ; la vie, l'activité règnent partout ; la persévérance anglaise, entée sur le génie colonisateur de l'Américain, a triomphé de tous les obstacles. En un mot, il n'a manqué qu'un peu plus d'or au début pour que la Colombie-Britannique devînt une seconde Californie. Vic-

---

(1) Nous avons personnellement connu MM. Lebouc et Dubernard, les auteurs de cette découverte, pendant notre séjour au Fraser en 1858, du mois de juin au mois de décembre. Malgré l'exagération des journaux californiens de cette époque et les rapports de personnes qui se disaient renseignées par ces dignes mineurs, rien n'était plus sérieux que leur découverte ; l'avenir l'a prouvé.

toria, dans l'île Vancouver, déclaré port franc dès l'origine, se développa rapidement; malheureusement sa position au fond du plus mauvais des deux ports de l'île laissait beaucoup à désirer. Esquimalt, l'autre port, n'était qu'à trois milles par terre; un chemin de fer fut aussitôt construit, et maintenant Victoria possède un port qui, par son étendue, ses abris, la profondeur de ses eaux, est excellent sous tous les rapports.

Nous dirons plus tard quelle métamorphose s'est opérée depuis cette époque dans la politique du Royaume-Uni au sujet de ses colonies en général; nous montrerons l'Angleterre visant à l'établissement de sa prépondérance sur la race anglo-saxonne tout entière (1); nous nous bornons aujourd'hui à la mettre en scène à côté de ses rivales de l'ancien et du nouveau-monde.

Telle est la situation des trois Puissances maritimes contre lesquelles la France a à lutter dans l'Océan Pacifique. En résumé, la Chine et le Japon sont convoités par les États-Unis, l'Angleterre et la Russie; chacune de ces nations possède, dans ces mers lointaines, une position prépondérante; les États-Unis visent, en, outre, à la possession du Mexique et du continent entier de l'Amérique du Nord! Quel rôle donc la France doit-elle prendre si elle veut maintenir son rang, son

(1) Voir plus loin, chapitre IV.

drapeau et ses intérêts à la hauteur que sa réputation, son influence réelle, sa force, ses propres besoins et son génie lui ont assignée parmi les nations civilisées?

« Si la France était dans un état normal, » écrivait, le 14 juin 1841, dans le « *Progrès du Pas-de-Calais* », le souverain actuel de notre pays, qui signait alors le Prince Louis-Napoléon », « le gouvernement pour- « rait se borner à répéter à ses administrés ces paro- « les du Seigneur : *Croissez et multipliez*. Il pourrait « leur dire : Parcourez les mers, et partout où vous « trouverez un rivage, continent, île ou rocher, im- « plantez-y comme germe d'une nouvelle civilisation, « votre race intelligente et laborieuse. »

Et il ajoutait, à propos de nos colonies dans l'Océan Pacifique :

« Deux seuls motifs ont toujours présidé à l'établis- « sement des colonies : l'intérêt commercial ou l'in- « térêt *guerrier*. Lorsque les gouvernements euro- « péens s'emparèrent de vastes continents en Asie, « en Afrique, en Amérique, ce fut pour y fonder de « nouveaux royaumes *satellites*, producteurs et con- « sommateurs de la métropole ; ou lorsqu'ils éten- « dirent leur domination sur des terres improduc- « tives ou de peu d'étendue, ce fut pour occuper mi- « litairement des points stratégiques qui par leur « position dominaient les grands chemins maritimes « par lesquels se fait le commerce du monde, « et qui, par conséquent, en cas de guerre, assu-

« raient l'influence du pays qui les possédait (1). »

Enfin, la plume qui a écrit ces mots a aussi tracé ceux-ci :

« Les causes qui paralysent nos exportations « hors de France, touchent de trop près à la po- « litique pour que nous voulions en parler ici (2). « Qu'il nous suffise de dire que la quantité de « marchandise qu'un pays exporte est toujours en « raison directe du nombre de *boulets* qu'il peut « envoyer à ses ennemis quand son honneur et sa « dignité le commandent. Les événements qui se « sont passés récemment en Chine sont une preuve « de cette vérité. »

A l'époque où il écrivait ces lignes, le Prince subissait à Ham une de ces terribles épreuves que la Providence impose quelquefois aux hommes pour les préparer aux grandes destinées qu'elle leur réserve. Il voulait avant tout le développement des ressources intérieures de la France, il est vrai ; mais ce qui « *s'était passé récemment en Chine* » avait frappé son imagination et lui rappelait avec plus d'amertume, sans doute, que sur les grandes routes du commerce maritime, la France ne possédait rien ou presque rien ; que ni les îles Marquises, ni les îles de la Société ne

(1) Œuvres de Louis-Napoléon publiées par Charles-Edouard Temblaire, — Librairie Napoléonnienne, Paris 1848, 3e vol. pages 74 et 75.

(2) Extinction du paupérisme. — 1844. Chapitre 1er

pouvaient entrer en ligne de compte dans le bilan de notre fortune réelle.

Les événements se succédèrent ; la France revint « dans son état normal » ; chargé de la conduire à son tour, il voulut la faire participer, elle et son commerce, à la grande œuvre qui se préparait dans le Pacifique, et, fidèle observateur des leçons de l'histoire, comme il l'a dit lui-même dans ses écrits, « marcher « à la tête des idées de son siècle pour être suivi et « soutenu par elles ».

Il fit d'abord l'expédition de Cochinchine ; il ouvrit à notre commerce, à notre navigation, la route d'Orient ; puis, mettant les circonstances à profit, il entreprit l'expédition du Mexique pour nous ouvrir la route d'Occident.

L'œuvre de la Cochinchine est accomplie. Le 5 juin 1862, l'expédition combinée des forces françaises et espagnoles, après s'être emparée d'une immense partie de ce pays, conclut un traité de paix et d'amitié avec S. M. Tu-Duc, roi d'Annam. La France avait désormais un pied sérieux dans l'arène ! L'article III de ce traité disait :

« Les trois provinces complètes de Bien-Hoa, de Gia-Dinh et de Dinh-Tuong (Mitto), ainsi que l'île de Pulo-Condor, sont cédées entièrement et en toute souveraineté à S. M. l'Empereur des Français.

« En outre, les commerçants français pourront librement commercer et circuler sur des bâtiments, quels qu'ils soient, dans le grand fleuve du Cambodge et dans tous les bras de ce fleuve... etc. »

Un autre article du traité (le cinquième), concède aux sujets français et espagnols, le droit de « commercer librement dans les trois ports de Tourane, de Balat et de Quang-an » (1).

Pour nous donc aussi, il existe maintenant dans le Pacifique, sur la route de Chine, un magnifique coin de terre dont l'avenir dépend seul de l'initiative de nos commerçants, de nos industriels, de nos capitalistes. Le gouvernement a rempli sa tâche, et de deux choses l'une aujourd'hui, ou c'est là véritablement un « royaume satellite, producteur et consommateur de la métropole », ou tout au moins « un point stratégique » qui, par sa position, domine un des deux grands chemins maritimes de l'Océan Pacifique.

Afin de lutter, avec des chances de succès, contre ses rivales, il restait pour la France à prendre une position sur le continent américain. Au point de vue de l'intérêt politique et commercial, le Mexique, comme allié seulement, mais transformé, régénéré, remplissait admirablement le programme arrêté dans la pensée impériale. Le 31 mai 1861, la convention de Londres entre l'Angleterre, la France et l'Espagne, fut le prélude de notre entrée en campagne. Malheureusement les choses ne purent marcher avec unité :

---

(1) Ce traité se trouve parmi nos pièces justificatives à la fin du volume ; il est suivi de la déclaration de prise de possession des trois provinces occidentales de la Basse-Cochinchine, par M. le vice-amiral gouverneur et commandant en chef, *de la Grandière*, en date du 25 juin 1867.

l'Angleterre et l'Espagne se retirèrent! Celle-ci ne voulait que le remboursement des sommes qui lui étaient dues; quant à l'autre, elle craignit, sans doute, de nous suivre sur un terrain où nous avions à gagner autant d'influence commerciale qu'elle-même. Sa position était faite, il est vrai, en Amérique, et la nôtre était à faire; mais, sincères et fidèles dans nos alliances, de quel secours n'eussions-nous pas été pour elle à un moment donné! Les États-Unis placés entre la Colombie-Britannique et le nouveau pouvoir que nous voulions établir, se seraient vus forcés de chercher le développement de leur puissance dans le cours paisible et régulier des affaires commerciales, au lieu de le chercher d'abord dans la conquête totale d'un continent que, seule désormais, la Grande-Bretagne leur dispute, et devra leur disputer longtemps, si elle veut conserver le Canada et la Colombie anglaise. Elle n'a pas compris que plus les nations maritimes et industrielles de l'Europe seraient intéressées au maintien du *statu quo* géographique dans l'Amérique du Nord, mieux elle résisterait de son côté aux empiétements de l'Union! La première preuve de cette vérité n'a pas tardé à éclater; à peine avions-nous retiré nos armes que la situation changeait pour elle. Au lieu d'avoir enfermé les États-Unis entre deux forces sérieuses, c'est l'Angleterre qui, par le fait de la cession de l'Amérique russe au Gouvernement Fédéral, voit maintenant la Colombie-Britannique entre les serres de sa redoutable rivale! Ce n'est pas tout : ébranlée jusque dans le Canada, elle a

senti que l'heure du danger approchait, et, à la cession russe, elle a répondu par une concession de franchises nouvelles qui, toutes grandes et précieuses qu'elles sont pour sa colonie, ne sont cependant pas encore la liberté ! C'est en vain qu'elle se débat contre les tendances d'affranchissement des populations canadiennes elles-mêmes et contre l'ambition envahissante de l'Union ; le peuple qui a su secouer le joug de sa domination, saura bien, maintenant qu'elle est seule, la contraindre à une retraite définitive.

Depuis l'abandon de ses alliées, la France a marché seule ; ses troupes ont traversé le Mexique du Yucatan jusqu'à la Sonora et de Vera-Cruz jusqu'à Mazatlan, sans tirer aucun profit de leur gloire. Nul n'a voulu comprendre la grandeur du but à atteindre, et il a suffi d'une erreur de l'Angleterre et de l'incapacité d'un infortuné Prince pour ruiner un projet dont la réussite assurait à l'Europe une position égale en Amérique à celle des États-Unis eux-mêmes.

CHAPITRE DEUXIÈME.

Les Américains et les Russes au Japon.

SOMMAIRE : Ouverture du Japon par les Américains. — Ce que raconte le commodore Perry. — Le commodore Perry refuse le concours de la Russie. — Effets de la guerre de Crimée, au Japon. — Conclusion du traité américain. — La peur rend le gouvernement japonais libéral. — Va-et-vient de la flotte russe. — Ce que le traité concéda aux Américains. — Hostilité des autorités subalternes. — M. Harris, consul général des États-Unis. — Il obtient de nouveaux avantages. — Illusion de ses promesses. — Les Puissances occidentales traitent avec le Japon. — Yokohama. — Les Russes à Hakodadé. — Transformation de la rivalité américo-russe. — La Russie libérale. — Ce qu'on trouve au Japon.

Si l'honneur de l'ouverture des ports de la Chine au commerce du monde revient à l'Angleterre, l'honneur de l'ouverture du Japon revient sans conteste aux Américains. Depuis deux siècles et demi environ (1),

(1) Le 24 juin 1598, une escadre de 5 navires, commandée par Jacques Mahu, partit de Texel pour aller, par la route du détroit de Magellan, dans l'Océan Pacifique, surprendre, s'il était possi-

les Hollandais et les Chinois avaient seuls le privilége de faire du commerce avec les Japonais dans le port de Nagasaki, et ce ne fut jamais sans ombrage que les premiers virent, à différentes époques, les nations avec lesquelles ils ne pouvaient plus marcher de pair comme puissance, tenter de vaincre les préventions de ces peuplades à leur égard. A chaque nouvel effort de l'une ou de l'autre, il était invariablement répondu : — Nul commerce n'est permis avec aucune nation étrangère autre que la Hollande et la Chine.

Nous emprunterons à la relation du commodore Perry (1) quelques renseignements précis au sujet de la tentative d'immixtion de la Russie dans cette affaire.

Le 24 novembre 1852, le commodore Perry se met en route pour le Japon, avec une lettre de M. Millard Fillmore, alors Président des États-Unis, dans laquelle

ble, quelques navires des Espagnols ou des Portugais, alors souverains des mers, mais rivaux. Après une navigation des plus pénibles, l'escadre arriva dans le détroit en hiver; il fallut s'arrêter. Plus de six mois s'écoulèrent avant de pouvoir pénétrer dans le Pacifique. Une tempête dispersa ensuite les vaisseaux; un seul continua sa route; il était guidé par un pilote, anglais d'origine, nommé William Adams. Le 11 avril 1600, il aborda aux côtes du Japon. Ce ne fut néanmoins qu'en 1609, lors d'une seconde expédition dirigée par ce même W. Adams, que les Hollandais obtinrent de l'empereur du Japon l'autorisation d'envoyer annuellement un ou deux navires au plus pour y faire du commerce.

(1) *Narrative of the expedition of an american squadron to the China seas and Japan, performed in the years 1852, 1853 and 1854, under the command of commodore M. C. Perry, United States Navy, by order of the government of the United States.* — Grand in-8°. *New-York*, 1856.

le but de l'expédition est clairement exprimé : — Proposer une alliance amicale et de mutuelles relations commerciales, en s'appuyant sur ce fait capital que les lois des États-Unis défendent à leurs citoyens de s'immiscer dans les affaires politiques et religieuses des autres nations (1).

Le commodore Perry mouille dans le port de Yédo, le 8 juillet 1853, et bientôt une escadre russe, commandée par l'amiral Poutiatine, arrive dans le port de Nagasaki.

L'expédition américaine, alors qu'elle n'était encore qu'à l'état de projet, avait fait un certain bruit en Europe ; à Saint-Pétersbourg plus qu'ailleurs, on s'en était occupé. La présence de cette flotte prouvait donc tout au moins que la Russie avait voulu suivre les fluctuations de la négociation et voir par elle-même la tournure que prendraient les choses. Le commodore Perry ne se fait aucune illusion à cet égard ; car il dit que : « Si malheureusement il eût « échoué dans son entreprise, et en fût venu à une « collision avec le Japon, la flotte russe, loin de « lui prêter assistance, *eût offert ses services au Ja-* « *pon, comme alliée ;* dans le cas contraire, c'est-à- « dire s'il venait à réussir, elle serait là pour guetter « l'occasion de s'emparer d'un pied-à-terre quelcon-

(1) Voir cette lettre dans nos pièces justificatives. — Ce passage est d'autant plus caractéristique que c'est précisément à l'aide de la religion que les Américains ont cherché à établir leur suprématie aux îles Sandwich !

« que, quitte plus tard, à tâcher d'absorber le pays « entier (1). »

« Il n'y a pas de puissance dans l'autre continent, poursuit le Commodore, qui ait autant d'intérêt que la Russie à la possession du Japon, ou au contrôle de ses affaires. Elle est placée, en effet, d'un côté de l'archipel et les États-Unis sont de l'autre. L'Océan Pacifique est destiné à devenir le théâtre d'immenses entreprises commerciales. Jusqu'à un certain point, la Russie, par la position géographique qu'elle occupe en Europe, n'a qu'un accès difficile dans l'Océan Atlantique ; mais avec tels ports du Japon qu'elle viendrait à conquérir, elle pourrait certainement viser au contrôle de la marine du globe dans cette partie du Pacifique (2). Nos relations amicales et notre influence au Japon pourraient seules contrecarrer ses desseins. Dès lors, comment s'étonner de la voir accourir pour surveiller nos actions dans le pays sur lequel, à n'en pas douter, elle a jeté son dévolu ? Nous ne voudrions pas affirmer que cette interprétation de sa conduite, en pareille circon-

---

(1) Voici le texte : « *If commodore Perry unfortunately should fail in his peaceful attemps, and be brought into hostile collision with the Japanese, Russia was on the spot, not to mediate, but to tender to Japan her aid as an ally in the conflict, and, if successful, to avail herself of the moment of confidence quietly to get a foothold in some part of the Kingdom, with the intention, at the proper time, of absorbing all.* »

(2) Il ne faut pas oublier que c'est en 1853 que le Commodore américain écrivait ceci, c'est-à-dire avant les empiétements de la Russie sur la Mandchourie.

stance fût la véritable, cependant telle est notre opinion, et ce qui la corrobore, c'est que le nombre de ses bâtiments, dans les eaux du Japon, ne fait que s'accroître depuis notre arrivée. »

M. Perry ajoute qu'il en était encore à de simples conjectures lorsque, le 12 novembre 1853, il reçut une lettre de l'amiral russe, dans laquelle celui-ci « lui offrait de réunir leurs forces et leurs moyens pour agir en commun ». Cette offre, dit-il, « il la refusa poliment, mais catégoriquement », et il crut devoir aussitôt informer son Gouvernement de ce qui se passait, en développant les motifs qui lui faisaient suspecter les intentions de la Russie. Pour l'honorable commandant de l'expédition américaine, cette lettre jetait un jour tout nouveau sur la question qui l'occupait et caressait, en outre, ses plus douces espérances. Ne fallait-il pas, en effet, pour tenter une pareille démarche, que la Russie eût perdu l'espoir de réussir elle-même et que des motifs secrets, basés, sans doute, sur des informations qu'elle avait pu recevoir de terre, lui eussent fait pressentir de meilleures dispositions du gouvernement japonais à l'égard des Américains ?

La Russie n'est donc en rien, ni pour rien dans le succès des États-Unis. Ses manœuvres à l'embouchure du fleuve Amoor étaient fort bien connues des Japonais ; elles leur avaient donné l'éveil, car un envoyé secret de l'empereur s'était déjà rendu sur les lieux pour voir par lui-même ce qui s'y passait. Au retour de cet agent, l'armement d'une

flotte et la levée d'une armée avaient été décidés pour repousser l'invasion des hommes du Nord, s'ils se dirigeaient sur l'Archipel. Par ce même agent, on avait appris à Yédo la guerre que faisaient à cette nation la France et l'Angleterre au sujet d'empiétements qu'elle avait voulu effectuer en Europe ; on avait appris enfin qu'une croisière anglo-française se dirigeait vers ces parages pour y lutter contre la flotte et la puissance russes.

Quoique strictement enfermé chez lui, le Japon ne laissait pas que de ressentir une vive émotion de toutes ces nouvelles. Le gouvernement réfléchissait au danger que la présence, dans son voisinage, de forces européennes si considérables allait vraisemblablement faire naître. Aussi, que ces motifs l'aient déterminé à prêter une oreille moins inflexible aux propositions des Américains, cela semble hors de doute !

Après neuf mois d'attente et de négociations, le traité tant désiré fut enfin arrêté et signé ; c'était le vendredi 31 mars 1854.

A peine ce grand acte fut-il conclu, que le gouvernement japonais, logique dans ses appréciations, et de plus en plus inquiet de la présence des flottes européennes près de ses côtes, voulut conjurer l'orage. Il n'y avait pas à se faire d'illusions ; les pouvoirs étrangers instruits du traité passé avec les États-Unis, allaient demander les mêmes priviléges, et ne quitteraient pas ces contrées sans essayer d'obtenir enfin par la force ce que plus de deux cents ans de

tentatives amicales n'avaient pu faire, c'est-à-dire l'ouverture de certains ports. Il s'empressa de prendre une résolution libérale. L'empereur déclara en conseil que des traités similaires à celui qu'il venait de conclure avec les États-Unis, seraient passés avec toutes les autres nations qui en feraient la demande. C'était là ouvrir le Japon au commerce du monde (1).

Les Russes, que des raisons de guerre avaient contraints de s'éloigner de Nagasaki depuis le 12 novembre 1853, reparurent au commencement de 1854. Rien n'était encore arrêté avec les Américains;

---

(1) La politique tortueuse du Japon envers les étrangers a depuis montré combien les raisons ci-dessus exposées avaient eu de poids dans « ces résolutions libérales ». Jusqu'au 25 juin 1866, ce n'est qu'à prix de sang et des plus lourds sacrifices que le commerce étranger a pu se maintenir dans les ports ouverts par les traités. La haine et la cupidité des *daïmios* ou suzerains du pays ont plus d'une fois contraint nos escadres à de sévères représailles. A la date précitée, cependant, les représentants de la France, de l'Angleterre, des États-Unis et de la Hollande, sont parvenus à négocier une nouvelle convention commerciale avec le Japon, portant modification du tarif des droits d'importation et d'exportation fixés par les traités de 1858, et nous avons lieu d'espérer qu'enfin les rapports internationaux prendront une marche plus régulière et surtout plus pacifique. Ce nouveau traité fait partie de nos pièces justificatives. On remarquera que la Russie est la seule qui se soit abstenue d'y prendre part. — Disons-le en terminant, l'influence française au Japon fait tous les jours de nouveaux progrès; c'est ainsi que le gouvernement de ce pays, après avoir décidé la création d'un vaste arsenal maritime dans la baie de Yokoska, en a confié la construction à des ingénieurs français et s'est adressé à nous pour avoir des instructeurs chargés de diriger la réorganisation de son armée.

c'était ce qu'ils voulaient savoir. Ils firent pour leur compte quelques démarches infructueuses et s'éloignèrent encore le 5 février, pour revenir le 20 avril. A cette dernière date, il y avait trois semaines que tout était terminé. Ils auraient bien tenté alors de nouveaux efforts, mais les circonstances pour eux n'étaient pas favorables; la flotte anglo-française pouvait les surprendre là; aussi, six jours plus tard, ils levèrent l'ancre, remettant à un temps meilleur l'exécution de leurs projets.

Les Américains, par leur traité, obtinrent l'ouverture, pour les bâtiments de leur pavillon, des ports de Simoda, dans la principauté d'Idzu et de Hakodadé, dans la principauté de Matsmaï (Yesso), avec le droit, pour leurs nationaux, d'aller et de venir en toute liberté dans un rayon de sept milles autour de chacune de ces villes (1). Le premier port fut ouvert le jour même de la signature du traité, l'autre ne devait l'être qu'un an plus tard. Enfin, il demeura convenu que les États-Unis pourraient envoyer un consul à Simoda, s'ils le jugeaient à propos, dix-huit mois après le jour de la signature. C'est ce traité qui a servi de base à ceux qui furent passés depuis entre les puissances européennes et le Japon (2).

(1) En assignant une limite aux incursions des étrangers dans les environs de Simoda et de Hakodadé, les autorités japonaises ont entendu fixer la distance qu'un homme peut franchir à pied dans un jour. Ainsi une course de 7 milles, en supputant le retour, donne 15 milles de chemin à effectuer.

(2) Voir ce traité dans nos pièces justificatives.

Il ne faudrait pas croire qu'après la signature de leur traité, les Américains purent, sans difficultés, jouir des priviléges qui leur étaient concédés. Chaque jour, au contraire, les autorités locales, malgré les ordres du gouvernement, suscitaient aux étrangers objections sur objections. Subissant l'influence du parti hostile à leur introduction (et il était nombreux et puissant, car presque tous les grands suzerains — *daïmios* — de l'Empire en faisaient partie), ces autorités locales, sans l'intermédiaire desquelles, aux termes mêmes du traité, rien n'était possible, auraient peut-être fini par lasser la patience des étrangers. Mais on ne savait pas au Japon jusqu'où l'Américain pousse le génie mercantile et l'audace de ses volontés.

Un homme éminemment remarquable, personnification complète de ce génie et de cette audace, allait bientôt entrer en scène et battre en brèche avec une habileté, une persévérance, une énergie que rien ne pouvait rebuter, les préjugés féodaux de ces ennemis du progrès. Cet homme, c'était M. Harris, consul général des États-Unis.

A peine établi à Simoda, M. Harris prend une attitude qui en impose d'abord aux fonctionnaires japonais et finit par lui conquérir un crédit véritable. Faisant comprendre à tous que la puissance qui avait su envoyer des forces suffisantes pour passer des traités saurait, au besoin, en envoyer de plus grandes pour en assurer l'exécution, il procure de la sorte à ses nationaux une liberté relative et travaille incessam-

ment à l'obtention de nouveaux privilèges pour eux.

En 1858, exploitant avec autant de bonheur que d'à-propos la présence des forces combinées de la France et de l'Angleterre sur les côtes de Chine, il fait entrer la crainte dans le palais d'Yédo et arrache au Mikado, en lui promettant la médiation des États-Unis, en cas d'attaque étrangère, un traité par lequel il est établi que le commerce est libre désormais entre Américains et Japonais. Kanagawa, Yédo et Nagasaki, ports de haute importance, sont, par ce nouveau pacte, ouverts aux Américains, qui peuvent s'y établir à demeure comme à Simoda et à Hakodadé. Neegata et Hiogo, ports de la mer intérieure, le seront le 1er janvier 1863 ; enfin Yédo et Osaka (premier port du Japon par l'étendue de son commerce, situé aussi dans la mer intérieure), sont désignés comme lieux de résidence, à partir de cette même époque (1er janvier 1863) (1).

Ici, nous laisserons parler M. A. Roussin, aide-commissaire de la marine, auteur d'une intéressante

---

(1) En 1862, à la suite de vexations de différentes sortes et d'assassinats, une crise menaçait d'amener la guerre entre les étrangers et les Japonais. L'Angleterre était la plus engagée, ayant le plus d'intérêts ; son ministre, sir Rutherford Alcock, prit l'avis de son gouvernement, et en obtint l'autorisation d'ajourner jusqu'au 1er janvier 1868 l'ouverture des ports de Neegata, d'Hiogo et des villes d'Yédo et d'Osaka. L'intérêt général des étrangers fit une loi aux autres représentants des puissances d'imiter l'Angleterre en cette circonstance, car une guerre civile était imminente si le gouvernement insistait, malgré le peuple, pour exécuter ses traités.

relation intitulée : « Une Campagne sur les côtes du Japon » (1).

« Ce traité (celui de M. Harris, dont nous venons de parler) était à peine signé, que les Japonais furent à même d'éprouver une première fois combien cette clause (celle de la médiation des États-Unis) (2), en échange de laquelle ils avaient probablement accordé toutes les autres, était au fond illusoire et inexécutable.

« Les plénipotentiaires de Russie, d'Angleterre et de France, à la suite des événements de Chine, se présentèrent successivement à Yédo, non pas en conquérants avides, mais comme les représentants des grandes puissances occidentales, venant réclamer, pour leurs nationaux, une part des avantages qu'accordait aux Américains la politique nouvelle et toute libérale du pays. Après de vains efforts pour arrêter la marche des événements et sans avoir pu profiter, dans ces circonstances difficiles, de la médiation récemment promise, le gouvernement d'Yédo céda. A la fin de 1858, furent successivement signés à Yédo avec le comte Poutiatine, lord Elgin et le baron Gros, trois traités identiques à celui qu'avait obtenu M. Harris; naturellement, toute clause d'intervention

---

(1) Paris, lib. de L. Hachette et Cie. — In-12, 1866.

(2) Cette clause est ainsi conçue : « Le Président des États-Unis, à la requête du gouvernement japonais, lui prêtera sa médiation amicale dans les difficultés qui pourront s'élever entre le gouvernement du Japon et toute puissance européenne. »

étrangère fut écartée de leur rédaction. Les Hollandais, les paisibles habitants de *Décima* (1), ne pouvaient être oubliés dans ce jour de concessions générales ; le même traité leur fut accordé.

«.... Les trois ports ouverts étaient ceux de Nagasaki, d'Hakodadé et de Kanagawa. En ce dernier point, situé dans le golfe d'Yédo, une grande baie, à quelques lieues au sud de la capitale, offre un magnifique mouillage aux navires de tous tonnages. La position centrale de ce point en faisait évidemment le lieu le plus favorable au commerce ; c'est là que se portèrent les premiers arrivants. Au nord de la baie s'élève le petit village de Kanagawa, sur le Tokaïdo, grande route menant d'Yédo aux provinces de l'ouest de l'empire. C'est dans ce village que s'établirent les consuls ; mais les Japonais, préférant relé-

(1) L'histoire nous enseigne que les causes qui amenèrent l'expulsion des Européens de la Chine avaient été identiquement les mêmes au Japon. Vers le milieu du XVIe siècle, les Portugais et les Hollandais connurent le Japon. De riches comptoirs y furent établis par eux, notamment à Nagasaki et à Firato : les missionnaires chrétiens y vinrent après les navigateurs, et leur zèle imprudent heurtant tout ce que le pays avait jusque-là révéré, amena peu à peu des haines et des antipathies qui finirent par l'expulsion des chrétiens, en 1639. — Une exception eut lieu en faveur des Hollandais. Ce peuple, qui n'arborait pas la croix et avait toujours su rester en dehors des luttes intestines soulevées par les chrétiens, obtint l'autorisation de garder un comptoir — mais un seul — sur un îlot situé dans le port même de Nagasaki et qui se nomme *Décima*. Là, pendant 215 années, ils furent les seuls à entretenir des relations avec les Japonais au moyen d'un seul navire par an et exceptionnellement de deux navires.

guer les négociants dans un lieu moins fréquenté que Kanagawa, avaient, avant l'époque fixée pour l'ouverture, comblé les bords d'un marais qui s'élève au fond de la baie, à deux milles plus au sud, et construit sur cet emplacement quelques baraques en bois. Les premiers arrivants consentirent à y loger d'une manière provisoire ; les marchands indigènes y arrivèrent ; la douane japonaise s'y établit ; enfin, au bout d'un certain temps, déjà faits à cette nouvelle résidence, les Européens, devenus chaque jour plus nombreux, finirent par s'y installer définitivement. Devant cet emplacement le mouillage était plus favorable que devant Kanagawa, où le peu de profondeur d'eau retenait les navires au large. *Yokohama* se trouva ainsi créée, et une ville véritable s'éleva bientôt à la place de l'ancien marais.

« Les ministres et représentants des Puissances vinrent s'établir à Yédo, où de grands temples leur furent assignés comme résidence. Hakodadé fut le lieu de prédilection des Russes, qui s'établirent aussi à Nagasaki, mais semblèrent éviter Yokohama. Naturellement intéressés à exercer leur influence sur le nord du Japon, dans le voisinage de leurs possessions de Sibérie, ils firent d'Hakodadé le centre de leur station commerciale et maritime (1). C'est là que réside,

(1) La colonie étrangère d'Hakodadé est à peu près russe. Les transactions y sont presque nulles, mais le commerce ne semble pas être la préoccupation de la Russie au Japon. Elle n'a à Yokohama, le principal centre d'affaires, ni agent consulaire, ni résident. (A. Roussin. — *Une Campagne sur les côtes du Japon.*)

depuis l'ouverture, leur consul général. Leur politique, d'ailleurs, a toujours été, dès le principe, d'isoler leur action de celle des autres puissances européennes, et, à la suite des Américains, de se faire accepter comme protecteurs et conseillers du gouvernement japonais.... »

La rivalité de la Russie et des États-Unis s'arrêta à la conclusion du traité du 31 mars 1854. Les Américains ayant obtenu ce qu'ils voulaient, n'avaient plus sujet de se défier de leur ancienne concurrente. De cette rivalité, au grand étonnement des nations européennes, devait naître une sorte d'intimité ou d'entente cordiale, qui n'a été qu'en augmentant d'année en année et qui a amené la cession volontaire par la Russie de ses possessions d'Amérique du Nord au gouvernement de l'Union. Ce fait, auquel l'Angleterre s'est prétendue indifférente, quand il a été officiellement connu, vers le milieu de 1867, a pour elle la plus haute importance cependant au point de vue de ses possessions de la Colombie-Britannique. Celles-ci se trouvent maintenant enclavées dans les États de l'Union, sur le Pacifique, et ce serait bien méconnaître l'esprit des Américains que de les croire capables de souffrir longtemps une pareille position. L'avenir est gros de nuages de ce côté. Cette cession, d'ailleurs, a une portée bien caractéristique; elle implique l'approbation et la reconnaissance par la Russie de la politique monroïste des États-Unis.

Quelle affinité, s'est-on demandé depuis cette trans-

formation, peut-il donc exister entre deux nations si disparates de mœurs et d'institutions? Quoi, des liens de sympathie sont possibles entre une république et un gouvernement autocratique? Oui, sans doute, une entente, une alliance est possible entre eux; elle est même rationnelle si un intérêt commun la commande. La presse n'a voulu commenter que le fait, pourquoi n'en a-t-elle pas recherché les causes? Elles n'étaient pourtant ni nombreuses ni difficiles à trouver. Qu'on jette les yeux sur la carte, et l'on s'en rendra compte immédiatement.

La Russie et l'Amérique poursuivent une pensée commune au nord de l'Océan Pacifique : l'absorption du voisin, le monopole ou contrôle du commerce, chacun sur un continent entier. Qu'on pèse les paroles du commodore Perry : « La Russie est placée d'un côté du Japon, nous de l'autre! » et l'on complétera bien vite son argument :

— A nous deux nous pouvons tout, — qu'importent les autres Puissances? — Notre territoire est à nous, — la Chine est à la Russie ce que le Mexique et tout le reste de l'Amérique du Nord sont aux États-Unis; pays à conquérir, rien de plus. — Et puis, nos deux nations sont le débouché l'une de l'autre dans le Pacifique; — c'est au Japon que, dans un avenir plus ou moins long, nous nous donnerons la main. — La France et l'Angleterre se sont unies pour la guerre de Crimée; la Russie et les États-Unis s'unissent pour le développement de leur puissance respective et de leur commerce réciproque dans le

nord-ouest du Grand-Océan. — Nous échangerons nos produits et nos ressources ; — nous serons forts, nous serons peut-être seuls. — Nos bâtiments à vapeur sillonneront ces mers en même temps que l'étincelle électrique courra sur des lignes terrestres ou sous-marines établies à frais communs. — La France et l'Angleterre sont trop éloignées de ce nouveau théâtre commercial; pourquoi viendraient-elles lutter contre nous, chez nous, ou à nos portes ? — Peut-être un jour l'Angleterre voudra tirer parti de sa Colombie-Britannique, mais elle nous trouvera partout sur son chemin et nous la contraindrons à se retirer; quant à la France, elle n'a rien, ne la laissons pas approcher!...

Tous ces raisonnements, toutes ces déductions, et bien d'autres encore, sont dans la phrase du Commodore ; il ne faudrait pas s'y tromper.

D'ailleurs, l'avénement d'Alexandre II au trône de Russie a inauguré tout un système de réformes dont les résultats se sont déjà manifestés d'une manière éclatante. Qu'il y a loin de la Russie d'aujourd'hui à la Russie de Nicolas 1er! Remontons au 19 février 1861, seulement. Voyez-vous le souverain du Nord affranchissant ses serfs! promulguant l'ukase du *Rachat obligatoire*, pour contraindre le propriétaire à vendre au paysan la terre que celui-ci exploitait pour le compte de celui-là! Voyez-vous le monarque qu'on appelle « autocrate », créant la *Banque de rachat* pour fournir au paysan, à titre d'avance, l'argent qui lui manque pour acquérir la terre arrosée de ses

sueurs ! Le sentiment de la nationalité est entré par cette porte dans le cœur de chaque Russe. La confiance procède des ruines mêmes du servage, et la Russie est transformée. La Sibérie, cette contrée dont le nom seul était naguère un objet de terreur, la voilà, grâce à la marche du progrès dans l'Océan Pacifique, traversée par le télégraphe électrique ! Saint-Pétersbourg correspond en quelques heures avec Vladi-Volstoc, Nicolaïewski, Pétropolowski ; encore un peu, et ses communications s'étendront jusqu'à San-Francisco, New-York et Washington. D'un autre côté le câble transatlantique va lui porter des nouvelles de toutes ces régions ! Qu'elle se développe donc, cette immense Russie ; qu'elle crée des ports dans le Pacifique ; le concours des États-Unis lui est acquis ; ce seront autant de débouchés pour eux. Les côtes du Nord-Ouest regorgent de richesses ; la pêche de la baleine seule rapporte aux armateurs américains dix millions de dollars annuellement (plus de 50 millions de francs) (1). N'y a-t-il pas aussi, sur le littoral du Kamtchatka, des bancs de morue qui commencent à rivaliser avec ceux de Terre-Neuve, et ont chassé les produits de ce dernier pays de tous les États de l'Union sur le Pacifique? Le charbon de

(1) Les statistiques américaines portent à 140 millions de dollars (plus de 700 millions de francs) les produits de la pêche des États-Unis dans le Nord du Pacifique pendant la période de 1847 à 1861. On se souvient, d'ailleurs, des pertes causées dans la flotte des baleiniers par le corsaire des États sécessionnistes le « *Shenandoah* » de la fin de 1862 à 1865 !

terre, les métaux de toute sorte abondent en Sibérie, notamment dans les provinces de l'Amoor.

En voilà plus qu'il ne faut pour assurer l'avenir commercial de la Russie d'Asie; et nous n'exagérons pas, car notre but, avant tout, est de montrer à nos compatriotes ce qu'ils doivent penser et croire des rivaux qu'ils rencontreront dans ces parages, le jour où, pénétrés de leur importance, ils y transporteront leurs marchandises, leur industrie, leurs capitaux.

Le Japon, situé entre la Californie et la Chine, deviendra forcément un point de relâche pour les bâtiments à vapeur américains. Là, aussi, ils trouveront de l'argent, de l'étain, du fer, du plomb, de l'or en grande quantité, du cuivre et une foule d'autres matières minérales.

Outre du thé, de l'huile, des bois de construction, de la cire végétale, de la laque, du camphre et mille autres articles, le Japon produit annuellement plus d'un million de kilogrammes de soie grége; une population de 30 millions d'âmes couvre son sol, et ses principaux ports sont ouverts au commerce du monde.

Nota : Quelques mois seulement après les Américains, les Anglais passèrent un premier traité avec les Japonais (14 octobre 1855); ils en obtinrent l'ouverture du port de Napha, dans les îles Lew-Chew, et du port de Lloyd (*Lloyd's harbor*) dans l'île Peel, la principale du groupe des Bonin, partie de l'archipel Magellan, appartenant aussi au Japon.

(Voir, dans nos pièces justificatives, la note concernant les îles Bonin et nos différents traités avec le Japon.)

CHAPITRE TROISIÈME

Les îles Sandwich.

(Archipel Hawaïen.)

Sommaire : Condition politique. — Importance de la position géographique des îles Sandwich. — Les Américains veulent y établir leur suprématie. — Situation faite à nos nationaux. — L'article 2 de notre traité de commerce avec ce pays. — Honolulu. — Traité postal américain. — Aperçu des distances entre San-Francisco et la Chine. — Honolulu port de ravitaillement. — La question du charbon de terre. — (Notes à l'appui.) — Le pays est riche par lui-même. — Importations et exportations. — Le sucre. — Renseignements détaillés sur ces îles. — Population. — Chances de réussite pour le capitaliste et l'industriel. — Le climat favorable à la culture du sucre et du coton. — Culture du sucre. — Culture du coton. —Main-d'œuvre. — Valeur et titres des propriétés. — Climat. — Tous les fruits des tropiques y réussissent bien. — Les céréales des zones tempérées y viennent moins bien. — Gouvernement. — Impôts. — Prix de l'existence. — Résumé de la situation.

Trois nations se disputent le monopole du commerce, de l'industrie et de l'agriculture aux îles Sandwich : l'Angleterre, — les États-Unis, — la France. Cette rivalité fait la force et garantit l'indépendance du gouvernement hawaïen, car nous ne

sommes plus à l'époque où l'Angleterre répondait à la prise de possession par la France des îles Marquises et à son intervention aux îles de la Société, par un coup de main hardi sur les îles Sandwich (1843) (1). Sans doute l'influence anglo-saxonne est redoutable ; mais, Dieu merci, la France aux îles Sandwich n'a rien à envier à ses rivales ; si son commerce y est secondaire, elle y jouit d'une considération fort encourageante pour l'avenir.

---

(1) Lord George Paulet, commandant la corvette de S. M. B. « *Carysfort* », mouilla, dans le courant de février 1843, devant Honolulu, et aussitôt demanda au roi Kamehameha compte de prétendues insultes faites au consul et à quelques sujets anglais. Ne recevant point de réponse, il opéra un coup de main sur la capitale des Sandwich, s'en empara au nom de son gouvernement, et, après y avoir organisé une sorte de pouvoir administratif, il fit part de sa conduite à Londres. La fureur des Etats-Unis à la nouvelle de cette affaire fut grande. Telle était déjà l'étendue de leur commerce sur ce point éloigné, mais important, en raison de la relâche qu'y faisaient leurs baleiniers (beaucoup plus nombreux que ceux des autres nations, d'ailleurs), qu'ils s'y croyaient les maîtres véritables. Ils firent à ce sujet et adressèrent diverses protestations au cabinet de Saint-James.

C'était peine inutile ; lord Paulet avait agi sans ordres, et, dès le mois de juin suivant, sa conduite était désavouée. L'amiral Thomas, commandant alors la division navale anglaise dans l'Oéan Pacifique, fut invité à rétablir les choses dans leur état primitif. Le 31 juillet suivant cet acte réparateur était accompli.

La France de son côté, n'avait pas vu non plus sans étonnement l'agression dont les Sandwich avaient été victimes. Ses démarches à Londres aboutirent, le 3 novembre, à la signature d'une convention par laquelle l'Angleterre et elle s'engagèrent réciproquement « à considérer les îles Sandwich comme

L'histoire politique de ces contrées n'est plus à faire; ce que nous voulons ici, c'est parler de leurs ressources et de leur importance dans les nouvelles questions commerciales qui occupent le monde maritime, industriel, marchand et financier.

Cette importance est considérable ; elle a cela de particulier, qu'elle est en raison directe de celle de la Chine, du Japon, de la Colombie-Britannique, de la Californie, de tous les pays enfin que baigne le Pacifique au nord de l'équateur. On ne saurait établir de relations entre ces divers États, sans y faire participer les îles Sandwich ; nous dirons plus, cet archipel est indispensable au développement de chacun d'eux. La raison en est simple et facile à comprendre, la voici : les îles Sandwich étant sur la route et à moitié distance de la Californie au Japon, sont, par cela même, le point de relâche obligé des bâtiments à vapeur qui veulent aller de la côte d'Amérique à celle d'Asie, et *vice versâ*.

Cette position géographique unique est le gage de la

---

un État indépendant et à n'en jamais prendre possession ni directement ni indirectement, c'est-à-dire ni par l'établissement d'un protectorat ». Cette convention, qui assure l'indépendance de l'archipel Hawaïen, et le met, nous l'espérons du moins, à l'abri des tentatives des États-Unis ou de toute autre Puissance, fut donc faite à l'instigation de la France. D'ailleurs, nous osons dire que dans le pays, malgré plus d'un différend politique suscité par les missionnaires protestants, on n'a pas encore oublié cette conduite généreuse. Certaines nations ont eu moins de reconnaissance pour l'abnégation de la France et son intervention dans leurs affaires!

richesse future de l'archipel Hawaïen. Les Américains le savent de longue date, aussi bon nombre d'entre eux se sont-ils empressés d'y transporter leurs pénates. Jaloux de toute gloire, de toute puissance commerciale, de tout ce qui peut leur faire concurrence dans ces mers, ils n'épargnent rien pour supplanter et amoindrir leurs rivaux. Eux qui ont osé se vanter au Japon d'avoir des lois « qui leur interdisent de s'immiscer dans les affaires politiques et religieuses des autres nations » (1), n'ont pas dédaigné d'envoyer des missionnaires aux Sandwich, à l'instar de l'Angleterre et des nations latines (2).

Au mois de juillet 1855, le gouvernement hawaïen désirant assurer sa tranquillité future, accrédita à Washington, M. William Lee, homme d'État dans lequel il avait toute confiance, pour y négocier deux traités ayant pour but, l'un de garantir l'indépendance des îles par l'union de l'Angleterre, de la France et des États-Unis ; l'autre d'établir des relations commerciales réciproques. De ces deux traités,

(1) Voir, dans nos pièces justificatives, la lettre de M. Millard Fillmore, Président des États-Unis, à l'empereur du Japon. Voir aussi, chap. II : « Les Américains et les Russes au Japon. »

(2) « *In te work of proselytism, the american missionaries have long been conspicuous, and now hold a controlling power in the government.* » — Dans l'œuvre du prosélytisme, les missionnaires américains se sont longtemps distingués, et maintenant ce sont eux qui dirigent les actes du gouvernement. (Atlas général de Colton, avec commentaires de Richard Swainson Fisher. — New-York, 1865.)

le dernier seul fut conclu le 20 juillet. Les États-Unis s'en remettaient à l'avenir du soin de pourvoir à l'indépendance hawaïenne, espérant un jour voir ce pays s'offrir de lui-même à leur domination ! Aujourd'hui la majorité de la population blanche de l'archipel est composée d'Américains, et nous pouvons affirmer que la plupart des riches propriétaires, planteurs, industriels et commerçants qui s'y sont établis, appartiennent à cette nation.

En influence commerciale il n'y a que les Anglais qui luttent contre les Américains à Honolulu ; quant aux Français, ils y sont encore en petit nombre ; depuis quelques années, cependant, surtout depuis l'avénement de Kamehameha V, la sagesse de nos consuls, leur désintéressement personnel, et aussi la grandeur de la France qui rejaillit sur eux, ont préparé un vaste champ à nos exportateurs s'ils savent en profiter. Là, nous sommes traités non-seulement à l'égal de la nation la plus favorisée, mais encore à l'égal des nationaux eux-mêmes, comme on peut le voir par notre pacte du 29 octobre 1857 (1). L'article 2 de cet acte ne nous laisse rien à désirer :

« Il y aura, entre tous les territoires de l'Empire français en Europe et ceux des îles Sandwich, une liberté réciproque de commerce. Les sujets respectifs pourront entrer en toute liberté, avec leurs navires

(1) Ce traité fait partie de nos pièces justificatives.

et cargaisons dans tous lieux, ports et rivières des deux États qui sont ou seront ouverts au commerce étranger.

« Ils pourront y faire le commerce d'échelle, conformément aux lois, pour y décharger en tout ou partie, les cargaisons par eux apportées de l'étranger, et pour former successivement leurs cargaisons de retour ; mais ils n'auront pas la faculté d'y décharger les marchandises qu'ils auraient reçues dans un autre port du même État, ou autrement, de faire le cabotage, qui demeure exclusivement réservé aux nationaux.

« Ils pourront, sur les territoires respectifs, voyager ou séjourner, commercer tant en gros qu'en détail, comme les nationaux ; s'établir partout où ils le jugeront convenable à leurs intérêts, louer et occuper les maisons, magasins et boutiques qui leur seront nécessaires ; effectuer des transports de marchandises et d'argent, et recevoir des consignations ; être admis comme caution aux douanes, quand il y aura plus d'un an qu'ils seront établis sur les lieux, et que les biens fonciers qu'ils y posséderont présenteront une garantie suffisante.

« Ils seront entièrement libres de faire leurs affaires eux-mêmes et notamment de présenter en douane leurs propres déclarations ou de se faire suppléer par qui bon leur semblera, facteur, agent, consignataire ou interprète, sans avoir, comme étrangers, à payer aucun surcroît de salaire ou de rétribution. Ils auront la faculté d'acheter et de vendre à qui bon

leur semblera, sans qu'aucun monopole, contrat ou privilége exclusif de vente ou d'achat, puisse leur porter préjudice ou restreindre en quoi que ce soit leur liberté à cet égard. Ils seront également libres, dans tous leurs achats comme dans toutes leurs ventes, de fixer le prix des effets, marchandises ou objets quelconques tant importés que destinés à l'exportation, sauf à se conformer aux lois et règlements du pays.

« Enfin, ils ne seront assujettis, dans aucun des cas ci-dessus, à d'autres charges, taxes ou impôts en matière de douanes, que ceux auxquels sont soumis les nationaux. »

Honolulu, il ne faut pas l'oublier, n'est pas qu'un rendez-vous pour les baleiniers de l'Océan Arctique ; c'est une place de commerce qui va toujours s'agrandissant et qui attend son impulsion définitive des développements ultérieurs de la navigation à vapeur entre la côte occidentale d'Amérique et les ports de la Chine et du Japon.

Entrepôt provisoire de tous les produits du globe, succursale de toutes nos places marchandes, Honolulu peut réunir à la fois, pour le transit, les articles fabriqués de l'Ancien-Monde et les matières premières du Nouveau. Terrain neutre du commerce, il peut devenir l'intermédiaire entre vendeurs et acheteurs des deux continents. Là où l'on parle toutes les langues on peut traiter toutes les affaires : Honolulu est le pays polyglotte par excellence.

Le 17 février 1865, le congrès américain, cédant aux instances du commerce, votait l'établissement d'un

service postal par bateaux à vapeur entre San-Francisco et la Chine. Comprenant, en outre, que, dans une entreprise de cette nature, il ne fallait pas agir à demi, il accordait cinq cent mille dollars de subvention (plus de deux millions et demi de francs) à la compagnie qui se rendrait adjudicataire de ce marché, et cela pour 12 voyages annuels, soit un voyage par mois, ou, en d'autres termes, 41,666 dollars par voyage, avec obligation de toucher à Honolulu, tant en allant qu'en revenant. Au mois d'août suivant, la Compagnie des paquebots à vapeur de la Malle du Pacifique (*Pacific Mail Steam Ship Company*) souscrivait le contrat et s'engageait à inaugurer le service, selon le vœu de la loi, le 1er janvier 1867. Elle a tenu parole (1).

La distance de San-Francisco à Honolulu est d'environ 2,100 milles marins, et de San-Francisco à la pointe sud-est de l'île japonaise de Yesso,

---

(1) Ce service, en effet, a été inauguré; mais, par une ruse dont personne n'est dupe, au lieu de toucher aux îles Sandwich, les paquebots de la Compagnie passent un peu au nord de l'archipel, croyant par là prouver aux Hawaïens qu'ils n'ont nul besoin de s'arrêter chez eux ! Leur but, évidemment, est de se faire solliciter afin de dicter des conditions!... Qu'on les laisse faire et la force des choses les contraindra bien vite à renoncer à cette mesquine politique. Il suffira du seul développement du commerce maritime entre la Chine et la côte occidentale d'Amérique pour amener ce résultat. Le jour où le *fret* dictera des lois, les paquebots ne pourront plus embarquer assez de combustible et seront forcés d'en aller chercher à moitié route, c'est-à-dire aux Sandwich.

c'est-à-dire à Hakodadé, dans le détroit de Sangar, de 4,100 milles; les Sandwich, comme nous l'avons dit plus haut, sont donc à moitié route. On compte de Hakodadé à Shang-haï 1273 milles, soit en tout 5,373 milles de San-Francisco à Sang-haï, par la route des Sandwich et du détroit de Sangar, ou, si l'on veut, 21 jours de navigation à vapeur en prenant les journées moyennes à 250 milles (1).

Si l'on considère que les bâtiments à voiles, toutes circonstances leur étant favorables d'ailleurs, mettent de 50 à 60 jours pour effectuer cette traversée, on comprendra combien la navigation à vapeur est appelée à rendre de services dans le Pacifique. Ce point admis, l'importance des Sandwich devient manifeste : sans elles, en effet, comment songer à l'établissement d'une ligne de vapeurs? Pour effectuer le voyage en droiture, la capacité du bâtiment, quelle qu'elle fût, serait à peine suffisante pour le charbon seulement! Honolulu, de toute obligation, sera donc le point où les navires iront renouveler leur provision de combustible. Les mines de Nanaïmo (île Vancouver), celles du Japon, de la Mandchourie, de la Californie peut-être, —

(1) Avant la conclusion du traité japonais, le commodore Perry, — en prévision d'un échec possible, — avait cherché une autre route que celle du Japon pour les bâtiments à vapeur allant de San-Francisco en Chine; il avait fait choix des îles Bonin. La comparaison des distances ci-dessus par la route du Japon, avec celle qu'indique M. Perry par la route des îles Bonin, est intéressante et nous renvoyons de nouveau le lecteur à notre note sur ces îles (voir à la fin de l'ouvrage).

si leurs produits s'améliorent dans l'avenir comme ils le font présager (1), alimenteront ce dépôt ; au besoin New-Castle, dans la Nouvelle-Galles du Sud (Australie), trouverait là un débouché aussi considérable qu'avantageux et permanent (2).

---

(1) Voici les faits sur lesquels reposent ces assertions :

De nombreuses mines de charbon (lignite) ont été découvertes depuis quelques années en Californie. Les comtés de Napa, Sonoma et Contra-Costa, riverains de la baie de San-Francisco, semblent posséder les meilleures; dans le comté de Contra-Costa, principalement, il faut citer les mines du Mont-Diablo ; six grands centres d'exploitation s'y distinguent parmi les autres, savoir : Black-Diamond, — Union, — Eureka, — Pittsburg. — Manhattan, — Independent. Ensemble ces mines produisent de 30 à 40,000 tonneaux de combustible annuellement; sans doute la qualité en est très-inférieure, mais il est constaté que plus on creuse, plus cette qualité s'améliore; déjà même quelques steamers (bateaux à vapeur) du grand cabotage commencent à l'employer en le mélangeant avec les qualités courantes de provenances diverses. Il va sans dire qu'encouragés par les résultats obtenus, les propriétaires de ces mines multiplient leurs moyens d'extraction et que d'année en année la production augmente.

L'habitude des compagnies californiennes de navigation à vapeur est de mélanger les charbons; c'est ainsi qu'ordinairement à deux tiers de Cumberland, de West-Hartley (Australie), ou de Sunderland (Angleterre), elles ajoutent un tiers d'anthracite. Après ces diverses espèces, dont les prix varient communément de 85 à 100 francs le tonneau, suivant la demande et l'approvisionnement, le premier charbon classé sur la place de San-Francisco est celui de Nanaïmo, qui vaut couramment de 70 à 80 fr. Le charbon de Californie est coté de 45 à 50 francs.

(2) On trouve dans les montagnes de la Chine, presque à fleur de terre, des bancs houillers très-considérables et d'une exploitation facile. Lors de la guerre de Chine, ces charbons, essayés par la marine française, furent trouvés d'excellente qualité, ainsi que le constate un rapport de M. le commandant Bourgeois ; apportés de la montagne à dos de chameaux jusqu'à

Mais, dira-t-on, à part cette position si belle, quelle est l'importance des Sandwich par elle-mêmes ? Offrent-elles au commerce général des produits qui leur soient propres ?

Oui, sans doute, pouvons-nous répondre avec

Tong-cheou, ils étaient transportés de là par eau à *Ta-kou*, où ils revenaient à 80 fr. la tonne. Ce prix de revient diminuera considérablement, car des ingénieurs anglais se sont mis à la tête des exploitations, et les ports du nord de la Chine alimenteront un jour les escadres européennes qui sillonnent l'Océan Pacifique et la mer des Indes. (A. Poussielgue. — (*Voyage en Chine de M. de Bourboulon, etc.*)

Il ne sera pas sans intérêt de mentionner ici la transformation qui s'apprête dans le système de chauffage des bateaux à propulseurs ; ceci complétera notre note sur les charbons de terre.

Deux Américains, MM. Shaw et Linton, proposèrent, il y a quelques années de substituer « l'huile de pétrole » au charbon de terre pour le chauffage des machines à vapeur. Prompt à saisir le côté pratique des choses, le gouvernement américain nomma aussitôt une Commission composée des hommes les plus compétents pour déterminer si en effet cette substitution était possible à bord des bateaux à vapeur, et si la puissance calorifique du nouveau combustible était supérieure à celle de la houille, comme l'annonçaient les inventeurs. Après plusieurs mois d'essais sérieux, la Commission se prononça en faveur du pétrole ; elle établit qu'outre le suprême avantage qu'il offrait d'éviter l'encombrement à bord des bâtiments et de pouvoir, par conséquent, être emporté en quantité plus que suffisante pour accomplir le plus long trajet, sa puissance était de 103 pour 100 supérieure à celle de la houille, et qu'il suffisait de 28 minutes (au lieu d'une heure) de chauffage pour produire la pression nécessaire pour la marche.

Nous avons lieu de croire que si la guerre civile n'eût détourné son attention, le gouvernement des États-Unis aurait donné une suite immédiate à cette affaire. Près de quatre ans se sont passés depuis lors, et, malgré la notoriété donnée à la décision de la Commission américaine au sujet du pétrole, nous n'avons pas

M. de Varigny (1), ministre des finances du roi Kamehameha, en 1864.

« Les statistiques de la douane pour 1864, » dit ce ministre, dans un rapport au roi, « prouvent que notre commerce a fait un pas énorme. Dans cette seule année 1864, nos importations ont augmenté de 50 p. 100 et nos exportations de 60 p. 100.

«..... Les résultats obtenus sont des plus satisfaisants ; rapprochés des détails de notre position finan-

---

appris qu'aucune nation européenne ait tenté d'en vérifier l'exactitude. Quoi qu'il en soit, les États-Unis viennent de reprendre les épreuves et nous avons lu dans le *Moniteur* du 12 août 1867, le paragraphe très-intéressant que voici :

« Les exportations d'huile de pétrole, qui s'étaient ralenties beaucoup depuis quelques mois, promettent de reprendre sur une grande échelle, si l'on parvient à utiliser ce combustible pour le chauffage des navires à vapeur. Tout récemment encore le steamer le *Palos* a fait en quatre heures dix minutes un parcours de 44 milles, et en brûlant seulement huit barils d'huile. Ces expériences sont suivies avec un vif intérêt, et, dans les prix actuels de revient, il est très-probable que le pétrole pourra faire une concurrence sérieuse aux charbons de terre. »

Il y a toute une révolution maritime et industrielle dans cette question; mais quoi qu'il en soit de son application future, le rôle des îles Sandwich n'en souffrira pas beaucoup. La position géographique si exceptionnelle de cet archipel en fera toujours un point de ralliement pour les baleiniers et les paquebots transpacifiques, en même temps qu'un centre commercial d'une importance majeure.

(1) M. Crosnier de Varigny, ancien chancelier du consulat de France à Honolulu, honoré de l'amitié du roi Kamehameha V, fut appelé, en 1863, aux fonctions de ministre des finances, fonctions qu'il accepta avec l'autorisation du gouvernement français. Il est aujourd'hui ministre des affaires étrangères dans ce pays auquel il a rendu d'éminents services.

cière, ils indiquent une tendance prononcée vers l'agriculture, et un développement rapide des ressources du royaume. Le caractère de nos importations prouve que des entreprises sérieuses et fécondes se fondent simultanément dans toutes les îles, et la nature même de nos exportations indique la tendance de la population étrangère à se fixer parmi nous.

« J'appellerai l'attention de Votre Majesté sur les chiffres suivants :

	Piastres.
Nos importations, en 1864, ont été de	1,712,241 61
— en 1863 — de	1,175,493 25
Augmentation	536,748 36
Nos exportations, en 1864, ont été de	1,662,181 47
— en 1863 — de	1,025,852 74
Augmentation	636,328 73

Au sujet du sucre, le principal article de l'industrie hawaïenne, le ministre dit :

« L'exportation du sucre a plus que doublé.

	Livres anglaises.
En 1864 elle a été de . . .	10,414,441
En 1863 elle avait été de . . .	5,122,320
Augmentation	5,292,121

« L'année 1865 donnera un résultat analogue, et j'ai toute raison de croire que nos exportations de sucre atteindront le chiffre de 18 millions de livres.

« Je suis heureux, dit M. de Varigny en terminant, de mettre sous les yeux de Votre Majesté et du

Cabinet, les résultats qui précèdent. L'intérêt profond que vous inspire le bien-être de vos sujets et des étrangers établis dans votre royaume, leur donnera une double valeur. Nos importations constatent le progrès du confort et de la civilisation parmi toutes les classes; nos exportations sont le sûr indice de l'industrie nationale et des efforts persévérants de tous pour développer nos ressources agricoles. »

Pour les personnes qui désireraient d'ailleurs des renseignements plus circonstanciés sur les îles Sandwich et leurs ressources propres, nous ne saurions mieux faire que de reproduire ici, en les traduisant de leur original en anglais, les appréciations d'un consciencieux publiciste américain, M. H. M. Withney, vieux résident hawaïen, et rédacteur du « *Pacific Commercial Advertiser* », journal de la localité (1).

M. Withney répond à un de ses compatriotes qui lui avait posé une série de questions sur cet archipel dans lequel il désirait se rendre avec toute sa famille et un certain capital.

L'auteur commence par constater que la population totale de ces îles, d'après le recensement de 1860, le dernier qui ait été fait, ne va pas à 70 mille âmes. « Et, chose remarquable, continue-t-il, tandis que la population indigène tend à diminuer, la population étrangère augmente; aujourd'hui celle-ci ne peut être estimée au-dessous de 5,000 individus. Ce-

(1) Numéro du 7 janvier 1865.

pendant, grâce à un redoublement d'industrie chez l'indigène et aussi à la somme de labeur toujours croissante qu'on lui demande; grâce aux améliorations de tout genre qu'il introduit dans sa demeure et dans son costume, il est probable que cette diminution s'arrêtera. — Quant à l'augmentation des étrangers, elle progresse incessamment. »

Prenant ensuite, l'une après l'autre, les questions qui lui sont faites, M. Whitney y répond ainsi :

« *Demande.* Y a-t-il des chances de réussite dans les îles pour un homme entreprenant qui arriverait avec un capital de 10 à 20,000 dollars (50 à 100,000 francs) ?

« *Réponse.* Oui, il y en a. Quelle que soit l'industrie ou le genre d'affaires dans lequel il s'engage, et principalement dans l'agriculture, un homme ayant un capital et une connaissance suffisante des affaires qu'il veut entreprendre, réussira. Ce qu'il faut ici, c'est le capital et l'esprit d'entreprise; plus il y en aura, mieux cela vaudra. Sans doute les chances de réussite ne sont pas égales dans toutes les branches; comme partout, il existe dans ce pays des industriels qui doivent attendre deux ou plusieurs années pour commencer à réaliser des bénéfices dans leurs entreprises; mais la prévérance triomphe de tout. Ceci s'applique surtout aux agriculteurs. Nous ajouterons que peut-être il n'y a pas de pays où le producteur soit plus libéralement récompensé de son labeur par les produits de la terre qu'aux îles Sandwich.

« *D*. Le climat est-il réellement propice à la culture du coton et du sucre ?

« *R*. Oui, et même admirablement; non-seulement le climat, mais encore le sol.

« Pour la culture du sucre, chacune des quatre principales îles de l'archipel a été soigneusement étudiée, et nous le dirons sans crainte de démenti, il n'y a pas au monde de climat ni de sol plus riche pour la culture du sucre. Il va sans dire que quelques localités sont plus favorables que d'autres et que la production par acre (1) est variable. Ici point de ces ouragans terribles qu'on éprouve aux Indes-Orientales et Occidentales, point de ces gelées fatales aux plantations qui visitent si souvent les plus riches États du Sud de l'Union; aussi la récolte est-elle assurée et abondante; rarement elle tombe au-dessous de 2,000 livres (2) par acre; en quelques endroits elle varie de 8 à 10,000 livres par acre. La bonne moyenne peut être portée à 3,000 livres par acre, sans compter la quantité habituelle de mélasse, soit environ 300 livres. Ce ne sont pas là, bien entendu, les chiffres d'une production annuelle, on sait que la canne ne mûrit pas en moins de 18 mois.

« Des milliers d'acres de terre, dans chacune des

(1) 0 hectare 40.

(2) 900 kilogrammes environ. Faisons remarquer en passant que cette production est égale aux plus beaux rendements obtenus en France avec la betterave. En effet, 1 hectare de terre produit 40,000 kilog. de betteraves qui donnent 2,350 kilog. de sucre.

îles, restent encore inoccupés; ils seraient admirablement propres à la culture de la canne. En présence de ces faits, nous ne croyons pas exagérer en affirmant qu'avant vingt ans, si toutefois le capital nécessaire est apporté, la production du sucre aux îles Sandwich atteindra le chiffre de cent millions de livres. Les personnes les plus compétentes dans la question ne craignent pas d'avancer que la seule île d'Hawaï pourra produire cette quantité. C'est à peine, il y a quelques années, si on soupçonnait que l'île que nous habitons (Oahu) fût propice à la création d'une plantation; aujourd'hui nous en possédons sept; avant dix ans nous en aurons vingt de plus, car c'est là véritablement la *terre à sucre* par excellence. Des capitaux et de l'énergie; voilà ce qu'il faut uniquement.

« Quant au coton, nous ne nous prononcerons pas avec autant d'assurance. Cependant, d'après les essais tentés jusqu'à ce jour, il est certain que sol et climat sont favorables. Nous nous sommes renseigné auprès des indigènes, et de ce qu'ils nous ont appris, il résulte que la production par acre de terrain ensemencé serait peut-être plus grande qu'ailleurs, et cela parce qu'à partir du moment où le plant commence à produire, le rendement continue sans interruption tout le long de l'année. Entre les mains des étrangers, les plantations de coton deviendraient aussi importantes que celles du sucre, et elles rapporteraient, en proportion du capital qu'on y engagerait, plus

que dans la culture d'aucun autre produit. Nous serions désireux de voir une entreprise sérieuse faite par des étrangers versés dans les détails de cette culture. L'avantage de la production du coton est principalement dans le bon marché et dans la facilité de la mise en culture. On fait beaucoup avec peu d'argent, tandis que pour le sucre, il ne faut pas compter pouvoir commencer à moins d'un capital variant de 20 à 60,000 dollars.

« *D*. Le travail y est-il à bon marché et rémunérateur ?

« *R*. Le prix de la main-d'œuvre fournie par les indigènes varie de 25 à 30 sous par jour où de 6 à 8 dollars par mois. Beaucoup de planteurs nourrissent leurs ouvriers ; mais ces derniers chiffres (8 dollars par mois ou 30 sous par jour) représentent d'une manière assez exacte le coût du labeur. Bien que jusqu'à présent les manouvriers du pays aient pu suffire aux besoins des planteurs, le développement de toutes les industries fait que de jour en jour les ouvriers deviennent plus rares ; quelques propriétaires même commencement à s'en plaindre. Disons-le, il y a plus de manque de tact de la part de ces planteurs que de véritable rareté de bras. La loi protége le patron plus que l'ouvrier ; celui-ci est toujours engagé à l'année.

« *D*. Quelle est la valeur des terres et quels titres de propriété reçoit l'acheteur ?

« *R*. Les titres fonciers dans les îles sont généralement garantis et probablement meilleurs que dans

la plupart des pays neufs. Il y eut beaucoup de disputes à ce sujet dans le principe; mais, en 1846, une Commission fut instituée pour vérifier les droits de chacun à la propriété et délivrer des titres valides. Ces titres furent considérés comme définitifs par les tribunaux, et il en résulte que tout titre émané de cette source est déclaré parfait.

« Quant à la valeur des terres, nous devons en parler avec une certaine réserve ; elle varie, selon les localités et l'étendue des lots, de 1 à 100 dollars par acre. En général, les grands lots pour fermes peuvent être achetés de 2 à 10 dollars l'acre; mais, dans certains cas, il sont subordonnés au droit des indigènes qui y possèdent çà et là de petites habitations. Néanmoins, ceci est considéré plutôt comme avantageux à l'acheteur, car il y trouve une quasi-certitude d'avoir sous la main, et intéressés à la prospérité du terrain, des travailleurs fidèles et consciencieux. Parfois c'est une cause de trouble, mais ce n'en est jamais une si on sait l'apprécier et s'en servir.

« Nous n'engagerons point l'étranger à acheter des terres avant d'avoir séjourné dans les îles au moins six mois et voyagé de l'une à l'autre pour fixer son jugement et ses connaissances. Pendant ce temps, s'il est réellement désireux d'acheter et qu'il en ait les moyens, il n'aura pas de peine à rencontrer ce qu'il lui faut, soit à bail, soit par achat.

« La loi reconnaît aux étrangers les mêmes droits à la propriété foncière qu'aux naturels du pays.

« *D*. Le climat y est-il bon?

« *R.* Il n'y en a pas de meilleur au monde. En général, les étrangers y jouissent d'une meilleure santé que dans leur propre pays. S'ils observent les lois de la nature et de Dieu, s'ils sont industrieux, occupés de leurs affaires, ils n'ont rien à appréhender de la maladie ou des maux inhérents à l'espèce humaine dans les autres contrées.

« *D.* Tous les fruits des tropiques y croissent-ils ?

« *R.* Tous ceux qui y ont été importés viennent bien. Parmi eux nous citerons les oranges, les citrons, les bananes, les figues, les mangos, les goyaves, les tamarins, les limons etc., puis les fraises, les groseilles, les mûres. A l'exception des oranges et des bananes, les fruits tropicaux ne sont pas encore fort abondants.

« *D.* Peut-on y cultiver les fruits et les grains des zones tempérées?

« *R.* On n'a pas très-bien réussi jusqu'à ce jour à acclimater ici les fruits des zones tempérées, tels que pommes, poires, etc. Les pêches y sont mieux venues, mais elles y sont de qualité inférieure. Les grains, froment, avoine, orge, seigle, sarrasin, etc., y croissent fort bien, cependant leur qualité, comparée à celle des produits américains, par exemple, laisse à désirer; c'est pour ce motif que la farine et les céréales d'Amérique y sont importées.

« *D.* Jouissez-vous d'un gouvernement libéral?

« *R.* Le gouvernement est monarchique et constitutionnel; il doit être considéré comme un des plus libéraux...

« *D.* Les impôts y sont-ils oppressifs ?

« *R.* Non, pas le moins du monde. La seule taxe sur les propriétés personnelles et immobilières est du quart d'un pour cent, soit de 2 dollars 50 cents pour mille. Outre cela il existe une taxe personnelle ou de capitation de un dollar ; une taxe d'écoles et de rou tes de 2 dollars chacune; un impôt sur les chevaux et les chiens de 1 dollar par tête ; un impôt de 5 dollars sur les voitures. Les droits d'entrée sur les marchandises étrangères sont de 10 p. 100 *ad valorem.* Les marchands, naturellement, ont une patente à payer ; elle varie de 50 à 200 dollars par an, suivant la nature du commerce. Comparés à ceux de l'Angleterre ou des États-Unis, ces impôts sont très-doux et favorables certainement à l'introduction des capitaux et des agriculteurs dans le royaume.

« *D.* Y fait-il cher vivre ?

« *R.* Non, et nous prenons la Californie pour terme de comparaison ; le prix de l'existence est à peu près le même dans ce pays, — à Honolulu comme à San-Francisco. — Dans nos districts ruraux la vie n'est peut-être pas aussi coûteuse qu'en Californie. »

Là s'arrêtent les questions posées à M. Whitney. Ses conclusions sont trop remarquables pour que nous les passions sous silence, les voici :

« Nous avons essayé de répondre aux questions de notre correspondant avec la même franchise et la même liberté que s'il se fût trouvé ici, en notre compagnie. Si nous avons donné à ces réponses un tour assez favorable pour l'engager, lui et ceux qui nous

liront, à venir visiter le pays, nous pouvons assurer n'avoir rien flatté. On ne doit pas s'attendre, en venant ici, à ne pas rencontrer d'obstacles, de difficultés même, il y en a dans tous les pays du monde; mais nous croyons sincèrement qu'au point de vue agricole, en ce qui concerne principalement le sucre, le coton, la laine, il n'y a pas de contrée offrant de plus beaux avantages aux capitalistes et aux hommes entreprenants. Cependant, sans ces principaux éléments (l'argent et l'esprit d'entreprise), nous n'engagerons personne à venir, car on éprouverait de plus grandes déceptions que dans des pays plus populeux. Ce serait en en partant par nécessité qu'on maudirait le jour où on y serait débarqué.

« Quant à la société, nous sommes à une époque de transition; cependant nous pouvons avec avantage comparer la nôtre à celle des nouvelles contrées. Les étrangers ne nous trouveront ni vivant en *sauvages*, ni jouissant de tous les priviléges de la civilisation. Bien que l'élément américain domine de beaucoup parmi les étrangers, nous avons des Anglais, des Français, des Allemands, des Portugais, et autres en général bien élevés et industrieux. En fait d'églises, nous comptons plusieurs congrégations (anglaises et hawaïennes), les religions catholique romaine, réformée d'Angleterre (ou épiscopale), y sont aussi représentées dans les principales villes.

« En résumé, notre gouvernement est libéral; les impôts sont doux; les tribunaux dispensent la justice aux étrangers et aux indigènes sur le même pied;

notre climat est aussi doux et aussi pur que dans l'Eden ; la vie et les propriétés sont garanties ; les terrains abondent et sont à bon marché ; le travail et le capital sont recherchés et bien payés ; et les principaux produits des îles : sucre, mélasse et laines particulièrement, sont constamment en demande et continueront à l'être pendant une période indéterminée. »

Nota : Par un nouveau traité de commerce réciproque passé en 1867 (le 2 septembre), entre les États-Unis et le gouvernement hawaïen, les produits suivants des îles Sandwich seraient désormais introduits en franchise sur le territoire de l'Union : animaux, — arrow-root, — café, — coton brut, — fruits et légumes, — fourrures, peaux et cuirs, — riz, — sandal et autres bois, — sucre, — sirop de mélasse, — suif.

Et les produits suivants, venant des États-Unis, seraient introduits en franchise aux îles Sandwich :

Outils aratoires, — animaux, — bœuf et lard salé et fumé, — jambons, — viandes conservées, — chaussures (bottes et souliers), — biscuit et céréales, — briques, — chaux, — ciment, — métaux en lingots, — cotonnades de toute description, — poisson, — fruits, — légumes, — maïs, — quincaillerie, — peaux, cuirs et fourrures, — cercles en fer, — boulons, — glace (eau congelée), — fer, — acier, — suif, — planches et bois de construction, — machines, — foin et fourrage, — papier, — livres, — articles de bureau, — huile, — huile de pétrole, — sucre raffiné, — riz, — merrain, — lainages (excepté les vêtements confectionnés).

Ce serait un pas de plus fait en avant par l'influence américaine ; cependant comme les meilleurs traités sont rarement ratifiés sans opposition, surtout dans les pays républicains, celui-ci a soulevé au Congrès de Washington les susceptibilités d'un certain nombre de représentants. Les bénéfices que l'Union en retirerait mis en parallèle avec ceux qui en résulteraient pour l'archipel hawaïen, laissent une balance favorable à ce dernier pays. Un seul article, le sucre, de provenance hawaïenne, rapporte annuellement à la douane américaine 500,000 dollars (plus de 2,500,000 francs) de droits d'entrée ! C'est là un denier auquel il est peut-être dur de renoncer ; mais, si les prétendus libéraux du

Congrès considèrent que la plupart, sinon toutes les plantations de sucre des îles Sandwich sont la propriété de leurs nationaux, ils verront qu'à tout prendre les États-Unis n'ont qu'à gagner à la ratification pure et simple du traité. D'abord ce sera favoriser la multiplication des plantations; la consommation, ensuite, s'augmentera du montant des droits que la douane manquera à percevoir. Enfin, comme l'a dit un partisan du traité à la Chambre : « Le peuple et le gouvernement devant être considérés comme « n'ayant qu'un même intérêt, il en résulte que si le peuple gagne « par le bon marché d'un article ce que le gouvernement y perd « en droits, les rapports économiques restent les mêmes. »

Les économistes américains sauront peser ces considérations et nous ne doutons pas un instant que la ratification du traité ne finisse par avoir lieu, en dépit de l'opposition systématique faite au gouvernement du Président Johnson, par la partie bruyante du Congrès.

CHAPITRE QUATRIÈME

L'Angleterre et ses colonies.

SOMMAIRE : Politique des intérêts de l'Angleterre. — Puissance commerciale. — L'Angleterre et ses colonies. — L'Inde anglaise. — La race anglo-saxonne. — Prééminence commerciale de l'Angleterre dans l'Océan Pacifique. — L'Angleterre subvient aux besoins des peuples, la France leur donne le luxe. — Concurrence anglo-française. — Services rendus par la marine marchande. — La Colombie-Britannique. — Concurrence anglo-américaine. — Effets de la rivalité commerciale dans le Pacifique. — L'avantage de l'Angleterre. — L'aristocratie anglaise favorable au commerce et à l'industrie. — Contraste. — Résumé.

Appliquer systématiquement le capital du commerce au développement de ses ressources de tout genre, voilà le grand secret de la prospérité de l'Angleterre. Consommer ce que les colonies produisent, produire ce que les colonies consomment ; entretenir une marine proportionnée aux besoins de ses transactions, l'augmenter même pour créer des facilités nouvelles, voilà son grand art. Mettre en rapport tout capital, capitaliser tout intérêt et

le verser dans les affaires au fur et à mesure de sa réalisation; voilà sa science, son génie. Diriger l'offre et la demande dans le monde entier, voilà son ambition et le mobile de sa politique.

Quelle autre nation produit autant que l'Angleterre et sait mieux qu'elle tirer parti de ses richesses? Elle possède 30 millions d'habitants et règne sur près de 300 millions d'âmes! Ses colonies lui fournissent annuellement pour deux milliards et demi de leurs produits, et elle les paie en articles fabriqués chez elle.

On a prétendu que pour rester ce qu'elle est, la Grande-Bretagne avait besoin de ses colonies; cela est hors de doute, car ses colonies lui donnent 270 millions de producteurs et de consommateurs ; mais, qu'on y fasse attention, ce n'est plus avec le sabre qu'elle garde ses colonies ; elle a pour cela une arme bien autrement puissante : l'intérêt! Comment, en effet, pourrait-elle prétendre aujourd'hui faire sentir le joug métropolitain à la plupart des immenses royaumes qu'elle a conquis ou subjugués? L'affranchissement des États-Unis, en l'éclairant sur les dangers de son ancien système, a été la cause de sa puissance coloniale actuelle. C'est en crevant le nuage que l'éclair nous illumine. La leçon qu'elle en reçut eut pour effet la transformation radicale de son mode de procéder envers ses colonies. Ce n'est plus un joug qu'elle impose, c'est sa protection.

Ce n'est pas là une fiction. Le Canada, le Cap, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, sont des preuves pal-

pables de cette vérité. Que manque-t-il à ces colonies pour être libres? Le droit de traiter de paix ou de guerre avec les autres pays. A part cela, n'ont-elles pas leurs parlements, leurs institutions, leurs lois? Que fait l'Angleterre chez elles, sinon de les encourager au développement de leur commerce, de leur industrie, de leur agriculture, de leurs richesses naturelles ou importées? Elle veut les voir grandir, prospérer; elle les stimule, les instruit, les dote de ses propres connaissances, leur transmet ses traditions; elle a pour elles les attentions de la plus tendre mère; elle leur enseigne à pourvoir à leurs propres besoins et aussi à leur propre sécurité, car elle les pousse à s'armer. Ce n'est pas tout, elle leur donne des subsides pour la création de leurs marines militaires respectives (1). Quel est donc son but, sinon de se les attacher seulement par l'intérêt?

Voyez-la à l'œuvre dans l'Inde, ce pays qu'elle a dû conquérir plusieurs fois. Un chemin de fer unit aujourd'hui Delhi à Calcutta, c'est-à-dire les deux

---

(1) C'est dans leur session de 1865 que les chambres anglaises ont voté ces subsides. Elles avaient alors exclu de ce bénéfice, et jusqu'à nouvel ordre, certains pays qui ne leur paraissaient pas encore assez développés. Le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse étaient de ce nombre. Cependant, le 29 mars 1867, un nouvel acte du parlement intitulé : « Acte de l'Amérique Britanique du Nord », est venu modifier sa première décision, et depuis le 1er juillet 1867, les provinces du Haut et du Bas-Canada, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, sont réunies en confédération sous le nom de « *Dominion of Canada* ». (Voir la note à la fin de l'ouvrage.)

extrémités de cette immense contrée, et une foule de ramifications s'y rattachent. L'Hindou cessant de porter le palanquin se fait lui-même traîner par la locomotive et se livre à la culture du coton. Nous l'avons vu, dans les jours de crise créés par la révolution américaine, faire des efforts inouïs, sinon pour alimenter les métiers de Birmingham et de Manchester, du moins pour ne pas les laisser chômer entièrement. Ç'a été une admirable chose; la colonie puisant dans les malheurs de la métropole le principal élément de sa prospérité future! Plus de doute, désormais; l'Inde se couvre de plantations de coton, et dans quelques années, ce nouveau lieu de production, favorisé par les capitaux anglais, protégé par les douanes, exploité par des mains aussi habiles que persévérantes, entrera en ligne de compte sérieux avec les États-Unis. Ceux-ci pourront renouveler leurs luttes gigantesques, l'Angleterre ne sera plus prise au dépourvu (1); elle apprend tous les jours à se passer d'eux et peut-être le monde s'étonnera de la voir enfin, elle que les Américains ont chassée de chez eux, ne plus vouloir des produits de leur sol

(1) Il ne faudrait pas inférer de ce que nous disons ici que l'Inde est dès à présent en mesure de suffire à la consommation du coton de l'Angleterre. Il y a fort à faire pour en arriver là et il se passera des années avant qu'elle entre véritablement en concurrence avec les États-Unis. Nous n'avons voulu que signaler le but et les efforts de la Grande-Bretagne de ce côté. Il nous suffira, au surplus, de mettre sous les yeux du lecteur les chiffres de la production de l'Inde pendant les quatre années de

parce que ses propres colonies pourvoiront de reste à ses besoins. Les chemins de fer de la vallée du Gange assureront l'écoulement de toutes les récoltes, et le percement de l'isthme de Suez, — cet éternel honneur de la France, — rapprochera les distances de telle sorte que le prix des transports ne sera plus qu'une question secondaire.

Les masses, en France, ne se rendent généralement pas un compte bien clair de la puissance de l'Angleterre ni du but qu'elle poursuit. Tête et bras de la race anglo-saxonne, elle veut asseoir sa prépondérance sur le monde entier. Au point de vue de la descendance, elle possède certainement encore les sympathies des États-Unis et de tous les peuples du globe qui tirent d'elle leur origine, et par conséquent parlent le même langage. Aussi, loin de vouloir opprimer les rejetons de sa propre famille, elle ne veut aujourd'hui que les af-

---

la guerre américaine pour lui prouver que les efforts dont nous parlons sont loin d'avoir été infructueux.

En 1862 la produc. fut de	1,190,000	balles de 3 1/2 quintaux ou 157 k. ; soit	186,830,000	k.
— 1863 —	1,310,000	—	205,670,000	k.
— 1864 —	1,460,000	—	229,220,000	k.
— 1865 —	1,347,000	—	211,479,000	k.
soit donc pour ces 4 ann.	5,307,000	balles ou	833,199,000	k.

Or, tout énorme qu'est ce total des quatre années réunies de la production de l'Inde, il est encore inférieur de plus de 13 millions de kilogrammes à la production *annuelle* moyenne des États-Unis.

franchir et les multiplier en leur répétant ces paroles de l'Empereur Napoléon III déjà citées par nous : « Parcourez les mers, et partout où vous trou-
« verez un rivage, continent, île ou rocher, implan-
« tez-y comme germe d'une nouvelle civilisation,
« votre race intelligente et laborieuse. »

La grandeur politique de l'Angleterre dérive tout entière de la pluralité des peuples qui parlent sa langue et du développement simultané et incessant de son commerce et de son industrie. Réduire les charges et les embarras du commerce, c'est creuser le lit des fleuves pour en faciliter le cours, c'est ouvrir de nouvelles sources de richesses ; or, nulle nation ne professe plus qu'elle l'amour de la liberté des transactions et n'a plus fait jusqu'à ce jour pour la conquérir et la mettre en pratique.

Suivons-la seulement sur les rives lointaines de l'Océan Pacifique.

Commercialement parlant, à part les pays américains, elle y règne en souveraine, en dépit des Puissances rivales. Elle a accaparé les grands centres commerciaux, et, chose qui devrait cependant donner à réfléchir à nos négociants, grâce au bon marché de ses affrétements, les articles qu'elle ne produit pas sont transportés souvent par ses navires. Nos vins, nos eaux-de-vie, nos soieries, nos conserves alimentaires, la prennent volontiers pour intermédiaire, par cette seule raison. Quoi ! nous ne saurions, en France, à l'heure actuelle, armer nos bâtiments long-courriers aux mêmes conditions que l'Angleterre

arme les siens? Lui sommes-nous donc inférieurs en marine, en industrie? Non ; seulement nous ne partons pas du même point et nous ne visons pas au même but. L'Angleterre se met au service des masses, la France au service des particuliers ; la première s'attache à l'utile, la seconde au luxe. Voilà la différence. La France, généralement, ne travaille pas pour l'exportation ; l'Angleterre, au contraire, concentre toutes ses ressources, toutes ses facultés à l'approvisionnement de ses colonies, aux nécessités de l'exportation, sachant bien que le jour où une autre nation pourrait livrer à la consommation des produits similaires aux siens, à meilleur marché, sa prépondérance, son prestige, seraient détruits, même dans ses possessions.

La meilleure preuve que la France ne travaille pas pour l'exportation, c'est que ses productions, comparées à celles de même nature de sa rivale, leur sont de beaucoup supérieures en qualité. Ce qui coûte trop cher à fabriquer ne saurait se vendre à bon marché, c'est un axiome d'économie politique. Nos fabricants mettent leur orgueil à faire du beau, du bon, du durable, nos voisins mettent le leur à la fabrication du nécessaire, du suffisant, du bon marché ; qu'en résulte-t-il? qui a raison?

Le beau, le bon, le durable ne se renouvellent pas ; le suffisant, le nécessaire, le bon marché, au contraire, forcent la main du consommateur. Les petites bourses, plus nombreuses que les grandes, s'adressent donc à l'Angleterre. C'est ainsi qu'à Valparaiso,

à Lima, au Centre-Amérique, au Mexique, dans tous les nouveaux pays du Pacifique, pour ne parler que de ceux-ci, contre une pièce de nos belles étoffes qui s'y vendra, mille pièces d'imitation ou d'étoffes de pacotille anglaise y trouvent un facile placement. Autant nous éprouvons de difficultés à nous défaire de nos produits, autant les exportateurs d'Outre-Manche vendent les leurs rapidement. Et qu'on le remarque, nous ne disons pas, loin de là, que les marchandises qui sortent de leurs ateliers sont mauvaises; par l'apparence, elles le cèdent à peine aux nôtres. On s'entend admirablement dans les fabriques de la Grande-Bretagne à donner une physionomie, un caractère, un cachet qui assurent aux objets qui en sortent, un placement certain. C'est ainsi, par exemple, que les toiles de fil et de coton savamment apprêtées et passées sous la presse pour en aplatir le tissu, acquièrent dans cette opération un lustre et un coup d'œil capables seuls de tenter l'acheteur. Qu'importe, d'ailleurs, l'excès de qualité pour les peuples encore en enfance de l'Océan Pacifique? Si, au lieu d'une robe excellente et qui dure une saison, les femmes peuvent, pour le même prix, en avoir deux ou trois, ne seront-elles pas plus contentes de la diversité que de l'uniformité? Les trop belles et trop bonnes choses se vendent peu et mal, c'est ce que l'Angleterre a vérifié depuis longtemps; aussi aujourd'hui consulte-t-elle beaucoup plus le goût, la fantaisie et les ressources du consommateur que le stérile mérite de l'objet mis en vente. Elle préfère, en

un mot, le profit qui vient des masses, à la gloire décernée par les riches particuliers.

Sa politique extérieure est toute là-dedans. Elle y trouve d'énormes bénéfices. Ses navires constamment occupés peuvent, par cela même, effectuer les transports à bien meilleur marché que les nôtres; puis, quelle qu'en soit la nature, ils trouvent partout et toujours des chargements pour leurs voyages de retour. Tout lui est bon, car, pays industriel par excellence, elle ne vit que de ses importations. Non-seulement dans ses colonies, mais encore dans tous les coins du monde, ses bâtiments ramassent pour sa consommation et ses ateliers, blés, céréales, coton, cuirs, matières premières de toute espèce et à tout usage. Elle se paye en nature aussi volontiers qu'en espèces, et c'est là son suprême avantage sur nous.

La France, en effet, n'a pas toujours besoin des produits agricoles des autres nations, et elle est bien plus jalouse de placer ses propres articles que d'écouler chez elle ceux de l'étranger. Pourtant de quel avantage ne serait pas pour ses peuples la mise en pratique de la politique commerciale anglaise!

Nous avons dit un mot des efforts de l'Angleterre pour attirer et fixer les populations dans ses possessions de l'Amérique du Nord, sur le Pacifique ; c'est ici le lieu de revenir sur ce sujet.

La Colombie-Britannique, comme toutes les contrées environnantes, est fille de la Californie, c'est-à-

dire qu'il faut chercher dans le développement de celle-ci la cause de l'existence réelle de celle-là.

Qui eût jamais songé à la Colombie-Britannique, et, surtout, qui se fût jamais décidé à y fixer sa résidence, si l'appât de l'or ne s'en fût mêlé? Quoi qu'il en soit, c'est maintenant une nouvelle contrée ouverte à l'esprit d'entreprise et au génie du XIXe siècle. L'hiver y est terrible, mais combien la civilisation en diminue la rigueur! La présence de l'or justifie, en l'expliquant, la présence de l'homme en quelque endroit que la Providence l'ait placé; devant l'homme la nature abaisse ses barrières, nivelle ses obstacles; il ne faut donc pas s'étonner, s'il y a de l'or dans les régions boréales, qu'on s'y porte pour le trouver.

Experts en ces matières, les Anglais ne manquent point de mettre en évidence jusqu'aux moindres ressources des pays où flotte leur pavillon; ils n'ont reculé devant aucun moyen pour attirer chez eux d'abord les mineurs californiens, ces hommes d'élite tant décriés, mais auxquels, en fin de compte, San-Francisco doit ses richesses et sa prospérité. Ceux-ci ont ouvert des routes, bâti des villages, construit des bateaux à vapeur sur le fleuve Fraser et les nombreux lacs de l'intérieur; ils ont donné la vie à ces contrées. Puis sont venus les Chinois. La présence de ces derniers fut accueillie avec la plus vive satisfaction par les autorités locales. Sans doute les Indiens du Nord ne fraternisèrent pas de prime abord avec eux; mais, exterminés sans merci pour les

moindres méfaits par les immigrés de l'Union, qu'ils désignaient sous le nom générique de « *Boston men* », ils ne tardèrent pas à revenir à de meilleurs sentiments à l'égard de ces Asiatiques, gens après tout paisibles, laborieux, industrieux et incapables de leur nuire. Des scènes de brigandage inouïes ensanglantèrent les rives du Fraser dans la seconde partie de l'année 1858, époque de la découverte ; le fleuve roulait parfois des cadavres sans têtes et des têtes sans corps ; des villages indiens tout entiers furent saccagés et brûlés ; mais nous ne sachions pas qu'aucun Chinois ait pris part à ces actes et ait eu à souffrir la moindre représaille.

Les choses aujourd'hui ont pris là, comme en Californie, une marche plus régulière. L'Angleterre poursuit son œuvre civilisatrice sans repos ni découragement ; ses bâtiments fins voiliers couvrent la route de Victoria en Chine; elle possède, dans l'île même de Vancouver, des mines de charbon (celles de Nanaïmo) qui déjà fournissent à la Californie seulement, de 20 à 25,000 tonneaux de combustible annuellement, et dont elle songe à tirer parti sur une bien plus vaste échelle, en organisant un service de bateaux à vapeur avec les pays de l'extrême Orient, pour faire concurrence à celui de San-Francisco.

Ce n'est pas tout; fatiguée des tracasseries et des perpétuels défis des Américains, elle projette la construction d'une voie ferrée devant relier, à travers ses propres États, le Pacifique à l'Atlantique, afin de

s'affranchir d'un monopole qui menace de tout envahir dans le Nouveau-Monde (1).

Les rivalités commerciales, dans le Nord du Grand Océan, forment le spectacle le plus remarquable qu'ait enregistré de nos jours l'histoire de la civilisation. Pas un coup de canon ne s'y tire qui n'ait pour but l'ouverture d'un nouveau pays et le triomphe des idées modernes. L'intérêt des uns et des autres est différent; cependant ce sont des débouchés que veulent l'Angleterre et la France; c'est une contrée moins rigoureuse que la Sibérie que cherche la Russie, c'est enfin le monopole du transport ou du transit qu'ambitionnent les États-Unis.

Il ne faut pas l'oublier, le thé de la Chine et du Japon est aussi indispensable aujourd'hui à l'Angle-

(1) L'importance de Victoria n'a point échappé au gouvernement de l'empereur Napoléon; deux tentatives ont été faites à différentes époques par le Ministère des Affaires Etrangères pour y établir un poste relevant du Consulat de France à San-Francisco. Malheureusement les agents qui s'y sont succédé, n'appartenant pas exclusivement au Département, ne pouvaient donner qu'une attention tout à fait secondaire à l'accomplissement du mandat qui leur était confié à titre gratuit.

L'état des choses est bien changé dans la Colombie-Britannique : de nombreuses maisons françaises s'y sont établies depuis quelques années, et si notre navigation n'y a pas encore montré son pavillon, le moment n'est pas éloigné où il deviendrait préjudiciable à nos intérêts de n'y être pas protégés et représentés par un Agent spécialement dévoué à cette œuvre. Le commerce de San-Francisco y a déjà formé des succursales, des dépôts, des établissements de tout genre; enfin le chiffre des capitaux français engagés dans le pays est considérable et tend à augmenter de jour en jour.

terre que l'était le coton américain avant les grandes guerres civiles de ce pays. La soie, pour la France et l'Europe, est dans le même cas; enfin il existe dans l'extrême Orient des éléments de commerce incalculables et devenus indispensables à nos besoins.

Le grand avantage de l'Angleterre est d'avoir devancé le monde entier sur ce point du globe. C'est grâce à son initiative, à son énergie, que les autres Puissances ont vu crouler devant elles les remparts élevés en Chine par la terreur et le fanatisme. La position qu'elle y occupe est donc prépondérante; mais nous cesserons en France de nous en étonner le jour où sérieusement nous étudierons la politique commerciale de cette grande nation.

Nul pays, dit-on, n'est plus aristocratique que l'Angleterre; cela est vrai, mais qu'on le reconnaisse aussi, nul pays ne sait mieux ennoblir le travail. Aux yeux d'un véritable Anglais ce n'est pas dégénérer que d'engager ses capitaux dans une entreprise industrielle ou commerciale. Quel seigneur de la Grande-Bretagne a jamais refusé son concours pécuniaire ou le prestige de son nom à une société mercantile? Les souverains d'Angleterre ont toujours considéré comme un honneur de s'asseoir aux banquets du Lord-Maire de leur capitale; leurs visites aux marchands de la cité de Londres font événement dans leurs règnes et tous tiennent personnellement à s'associer, à titre honorifique, à quelqu'une de ces riches et puissantes corporations qui couvrent les mers de leurs navires, les continents de leur civilisation, et font, par

leur travail et leur énergie, naître des capitaux comme l'agriculteur fait naître le blé ! A ce point de vue, certes, l'aristocratie anglaise est une belle chose.

Descendant des hautes régions où notre sujet vient de nous entraîner, nous pourrions sans doute, pour établir un contraste, soulever un coin du voile sous lequel s'abrite le paupérisme anglais ; nous pourrions montrer quelques-unes de ces populeuses cités mourant de faim, et en proie à toutes les misères quand l'un des grands produits qui les fait vivre vient à leur manquer (comme le coton, par exemple, pendant les guerres américaines), mais à quoi bon ? Le nouveau système colonial inauguré par elle la préservera dans l'avenir de semblables crises ; c'est du moins notre opinion.

En résumé, nous constatons ici que parmi les grandes Puissances européennes, l'Angleterre, dans les mers Pacifiques, occupe une situation qui ne le cède en rien à celle de ses rivales. L'Inde la rend souveraine en Asie, et, sans parler de l'Australie, qui n'entre pas dans notre programme, ni de l'Afrique, ni de la foule d'îles sur lesquelles flotte son pavillon, elle jouit encore, grâce à la Colombie Britannique, d'un prestige et d'une puissance que, malgré tous leurs efforts, les États-Unis ne parviendront pas facilement à abattre.

CHAPITRE CINQUIÈME.

Le rôle du Mexique.

SOMMAIRE : Pourquoi il est question du Mexique ici. — La civilisation fera du Mexique un pays producteur. — L'idée napoléonienne. — Population. — Villes et campagnes. — Effets de la guerre civile. — Haine de l'étranger. — Proscription des Espagnols. — Guerres indiennes. — Retour des étrangers. — Les gouvernements n'ont pas toujours eu tort. — Ce qu'il lui faudrait. — Alternative. — Ce que la France devrait dire à ses nationaux qui vont à l'étranger.—Le rôle de l'immigration au Mexique. — Le rôle du Mexique. — Son avenir. — Résumé.

L'expédition française au Mexique, en faisant connaître sous un nouveau jour ce remarquable pays, lui a déjà procuré bien des historiens ; aussi n'avons-nous pas la prétention d'en augmenter le nombre. Le Mexique, d'un côté, est baigné par l'Océan Pacifique, il touche par cela seul aux intérêts commerciaux de ces lointaines contrées ; de plus, l'influence qu'il est appellé à exercer dans un avenir très-prochain sur la marche de la politique et des affaires du Nouveau-Monde est con-

sidérable, voilà pourquoi nous lui consacrons un chapitre dans ce livre.

Le Mexique pourrait être — il le sera plus tard — un pays producteur; il n'est actuellement que consommateur, et il restera dans cette condition jusqu'à ce que la lutte engagée sur son territoire entre la civilisation et la barbarie soit terminée.

Toute idée généreuse est féconde; il se peut que des causes imprévues, de circonstances fortuites, arrêtent momentanément le cours de cette fécondité; tôt au tard cependant elle se manifeste, et c'est en en voyant les effets qu'on en admire le principe. Or, l'idée qui a présidé à l'expédition du Mexique doit être classée dans cette catégorie, la voici tout entière :

« Dans l'état actuel de la civilisation du monde,
« la prospérité de l'Amérique n'est pas indifférente
« à l'Europe; car c'est elle qui alimente nos fabri-
« ques et fait vivre notre commerce. Nous avons
« intérêt à ce que la République des État-Unis
« soit puissante et prospère, mais nous n'en avons
« aucun à ce qu'elle s'empare de tout le golfe du
« Mexique, domine de là les Antilles ainsi que
« l'Amérique du Sud et soit la seule dispensatrice
« des produits du Nouveau-Monde. Nous voyons
« aujourd'hui par une triste expérience, combien
« est précaire le sort d'une industrie qui est ré-
« duite à chercher sa matière première sur un
« marché unique, dont elle subit toutes les vicis-
« situdes.

« Si, au contraire, le Mexique conserve son in-
« dépendance et maintient l'intégrité de son ter-
« ritoire, si un gouvernement stable s'y constitue avec
« l'assistance de la France, nous aurons rendu à
« la race latine, de l'autre côté de l'Océan, sa
« force et son prestige; nous aurons garanti leur
« sécurité à nos colonies des Antilles et à celles
« de l'Espagne; nous aurons établi notre influence
« bienfaisante au centre de l'Amérique; et cette
« influence, en créant des débouchés immenses à
« notre commerce, nous procurera le matières in-
« dispensables à notre industrie (1). »

Il résulte clairement de ceci que l'expédition avait un caractère autant commercial que politique; que c'est à la conquête de débouchés pour notre commerce que l'Empereur Napoléon III envoyait ses soldats au Mexique, et que lui prêter toute autre intention — telle que celle d'une conquête territoriale, par exemple, ou d'une ingérence malheureuse dans les affaires des autres pays, comme certains publicistes n'ont pas craint de l'avancer — est méconnaître le texte même de ses paroles et faire subir à la marche de sa politique des modifications, prévues sans doute, mais que le degré de résistance rencontré par nos

(1) Lettre de l'Empereur Napoléon III au général Forey, datée de Fontainebleau, le 3 juillet 1862. (Extrait des documents diplomatiques de 1862. — Livre jaune.)

armes et suscité par la nation intéressée à notre insuccès devait seul commander.

Mais nous l'avons dit en commençant, pour en indiquer l'origine, nous ne faisons point ici l'histoire de l'expédition française au Mexique. Ce que nous voulons, c'est raconter succinctement la situation politique et sociale dans laquelle nous avons trouvé le pays; c'est rechercher les causes qui, en provoquant la guerre civile sur son territoire, ont empêché ses développements commerciaux; c'est jeter un coup d'œil rapide sur ses ressources de tout genre, montrer ce que l'avenir en attend et le rattacher à notre sujet auquel il appartient à tous égards.

L'Économie politique admet en principe que la première richesse d'un pays est la densité de sa population : peu importe son étendue, il est riche s'il est peuplé, il est pauvre s'il ne l'est pas. Le Mexique, dont la superficie totale est à celle de la France comme trois est à un, environ, ne compte pas huit millions d'âmes. L'Empereur Maximilien l'avait divisé en huit grandes circonscriptions militaires, formant ensemble 50 départements. La population de ses quatre principales villes (1) est de 408,000 âmes, savoir : Mexico

(1) Nous ne parlons ici que des chefs-lieux de département, sans cela nous eussions mentionné *Léon*, dans le département de Guanajuato, dont la population dépasse peut-être 100,000 habitants; ce qui en fait la seconde ville de l'empire.

200,000. — Puebla, 75,000. — Guadalajara, 70,000. — Guanajuato 63,000. Les six villes qui viennent ensuite sont Querétaro, avec 48,000 âmes, — Matamoros, avec 41,000, — San-Luis-Potosi, avec 34,000. — Colima, avec 31,000. — Oajaca et Morelia, avec chacune 25,000, soit donc ensemble pour ces dix villes 612,000 âmes. Les quarante autres chefs-lieux se partagent 291,500 habitants, ce qui, pour la totalité, donne 903,500 habitants, ou, si l'on veut, à peu près le huitième de la population entière.

Cette énorme disproportion entre la population des villes et celle des campagnes est due, surtout à l'état permanent de guerre civile dans lequel est plongé le pays. Sujets à toutes les exactions des divers partis, dont les bandes d'adhérents armés traversent incessamment leurs terres, les propriétaires, les fermiers, les paysans fuient leurs demeures pour se réfugier soit dans les villes, soit dans les montagnes, afin d'éviter tantôt les emprunts forcés, tantôt les réquisitions d'hommes (*levas*), souvent les vengeances d'ennemis personnels ou les cruautés de routiers sans foi, sans merci. Contrairement donc à ce qui se produit dans les pays tranquilles et bien administrés, la ville doit pourvoir ici aux besoins de la campagne et le citadin payer pour le paysan, s'il veut que celui-ci se livre à la culture ou aux travaux des champs. Il résulte de cet état de choses que c'est à peine si, dans certains départements, sur des distances de 80 à 100 kilomètres, on trouve,

disséminées, quelques misérables fermes (*ranchos* ou *haciendas*). La sécurité étant, dans les campagnes, en raison inverse du développement des communications, l'isolement est avant tout ce que recherche le paysan. Or c'est là un obstacle réel à toute idée de civilisation. Dans la plupart des ranchos, en effet, on ne constate nul progrès d'aucune espèce ; on ne trouve ni instruction, ni quoi que ce soit qui rappelle la société, et nous en avons vu dont les habitants paraissaient aussi sauvages que dans quelques îles de l'Océanie.

Nous avons eu occasion de parcourir à très-petites journées l'immense pays qui s'étend de Mazatlan, sur les rives du Pacifique, jusqu'à Mexico, et de là jusqu'à Véra-Cruz ; la route que nous avons suivie nous a fait traverser Tépic, Guadalajara, San-Juan-de-Lagos, Lagos, Léon, Irapuato, Celaya, Querétaro et une quarantaine d'autre villes et villages intermédiaires d'une importance relative ; eh bien, le dirons-nous ? il n'est pas une de ces localités, sans en excepter les plus grandes, qui ne commence par des ruines et ne finisse de même. A part un certain noyau central, tout est abandonné et ravagé ; la révolution a chassé les populations ; et du bonheur dont il est évident qu'elles jouissaient au temps de l'occupation espagnole, que reste-t-il aujourd'hui ? Hélas !.... Centres d'indolence et d'apathie, ces villes ne se réveillent qu'au clairon du bandit ou chef révolutionnaire qui les traverse en les frappant d'im-

pôts de guerre presque toujours hors de proportion avec leurs ressources ! Nous avons visité la *Jauja* (1), près de Tépic, admirable manufacture de coton ; le moulin à farine de Lagos, splendide établissement qui a coûté de sommes énormes ; la manufacture de couvertures de laine de Celaya, une des premières du Mexique assurément, d'autres usines, fabriques, ateliers; les distilleries de *Mescal* de Tequila, etc. ; partout la guerre civile en avait enlevé les ouvriers ; partout l'absence ou la rareté des bras industrieux se faisait sentir aussi douloureusement que les malversations des bandes armées dans les campagnes.

Dans les grands centres de population, les métiers qui nécessitent un concours de capitaux et d'intelligence, sont, pour la plupart, entre les mains des étrangers ; il n'est pas jusqu'aux mines qui ne soient leur propriété presque exclusive. Américains, Anglais, Allemands et Français, voilà les véritables représentants du commerce et de l'industrie, voilà la véritable cheville ouvrière de cette nation. Sans doute on cite quelques exceptions, quelques grands noms, quelques fortunes princières; mais combien y en a-t-il ? Et encore, qu'on cherche bien, et l'on verra que ces exceptions ont presque toujours une origine espagnole, partant étrangère.

---

(1) Propriété de MM. Barron, Forbes et compagnie.

Aux États-Unis, dans tous les pays dont la prospérité dérive de l'immigration, la présence de l'étranger n'inspire que satisfaction; au Mexique, au contraire, parce qu'on ne peut rivaliser avec lui, on hait l'étranger, on craint son initiative, on jalouse son énergie et ses moyens d'action, et, chez l'individu, l'orgueil national s'irrite encore de la conscience qu'il a de sa propre infériorité. Il en résulte une antipathie que rien ne saurait vaincre.

C'est à ce sentiment qu'il faut attribuer la proscription des Espagnols le lendemain de l'indépendance. Écoutant plus l'orgueil et les passions que l'intérêt général du pays, on a sévi, quand il fallait, au contraire, user de modération et de prudence, quand il fallait, au contraire, accorder aux vaincus du jour des concessions propres à les retenir dans le pays et à leur faire oublier que la veille encore ils étaient les maîtres. Si l'on eût réfléchi le moins du monde aux conséquences de cet ostracisme aussi odieux qu'impolitique, on se serait aperçu que, détenteurs de tout ce que le Mexique comptait de capitaux, de valeurs, d'intérêts commerciaux ou industriels, les Espagnols bannis emporteraient ces richesses hors du territoire. L'événement ne se réalisa que trop. Les Espagnols partis, les sources du commerce se tarirent et le Mexique tomba d'une prospérité relative dans une anarchie sans précédents dans l'histoire des peuples.

C'est alors que les guerres indiennes éclatèrent; c'est alors que les pays de mines, jusque-là protégés par des baïonnettes européennes, subirent vite la

conséquence de la mauvaise voie suivie par le nouveau gouvernement. Celui-ci, en butte à toutes les ambitions, à toutes les rivalités des partis, appela autour de lui, pour sa conservation, les forces qui contenaient les Indiens dans leurs montagnes ou leurs territoires; libres désormais, ces ennemis de la civilisation débordèrent de toutes parts, et le mineur chassé de son travail, le fermier chassé de son champ, l'ouvrier chassé de son atelier, le propriétaire chassé de son logis, cessèrent de mettre en circulation, non-seulement les métaux qui constituaient naguère le principal élément de la richesse nationale, mais encore les produits des champs, des cités et des manufactures.

L'invasion indienne, malheureusement, ne devait pas s'arrêter là. Des rives du Rio-Bravo à celles du Colorado, la destruction des villes et villages, l'incendie, le pillage, le meurtre et toutes les horreurs de la barbarie ont sévi sur le nord du Mexique sans que le gouvernement pût en réprimer les excès. A diverses reprises, les États-Unis, qui s'étaient engagés par le traité de Guadalupe, du 2 février 1848, à mettre un terme à ces déprédations, furent sommés d'exécuter leurs engagements, mais ils n'en firent rien, et la flèche de l'*Apache* et du *Comanche* est restée victorieuse. C'est au point qu'aujourd'hui encore les plus déterminés *chercheurs d'or* de la Californie osent à peine s'aventurer dans ces contrées, où les attire pourtant le souvenir de la prospérité espagnole.

Peu à peu, sans doute, l'étranger a reparu au

Mexique, mais sachant par l'expérience des premiers résidents combien les garanties morales et physiques que le gouvernement peut offrir sont illusoires, il ne s'y est plus établi sans esprit de retour vers sa mère-patrie. Venu pour s'enrichir, il n'a plus considéré le pays qu'au point de vue des facilités qu'il y rencontrait, et loin d'y importer les éléments de progrès qui croissent au dehors à l'abri d'institutions fortes et libérales, il s'est appliqué à l'exploitation, non des besoins, mais des faiblesses, de l'orgueil, de l'ignorance et des vices de cette malheureuse contrée. Quelques-uns ont pu y acheter des terres, y fonder de ces établissements agricoles et industriels qui ne donnent de résultats réels qu'à force de temps, de labeur et d'abnégation; mais outre que ceux-là ont toujours été victimes de la rapacité des gouvernants, des gens en place et des révolutionnaires, ils ont eu à lutter contre la haine et les préventions que leur qualité d'étrangers inspirait autour d'eux. Détaché de tout intérêt qui ne lui était point personnel, qu'importait donc à l'immigrant le bonheur et la prospérité d'une contrée où tout semblait lui être hostile? Qu'importait donc à l'immigrant le bénéfice que son propre commerce pouvait laisser dans la localité où il s'était fixé, puisqu'au lieu de lui savoir gré de ses efforts pour les augmenter, chaque nouveau développement, chaque nouvelle amélioration était le signal d'une aggravation d'impôts et de misères? Aussi, ne perdant jamais de vue cette parole passée en proverbe : « Il est dans la destinée du Mexique

d'enrichir le particulier en restant lui-même toujours pauvre », le particulier n'a cherché qu'à réaliser la fortune pour laquelle il était venu, afin d'en aller jouir d'autant plus vite dans son pays natal qu'il avait couru plus de dangers et subi plus de vexations pour l'acquérir.

La punition des pays ingrats est d'être exploités sans compensations; dès lors comment s'étonner de la pauvreté du Mexique, des fortunes qu'on y réalise et du peu de sympathie qu'il rencontre au dehors?

Les gouvernements qui s'y sont succédé n'ont pas tous ignoré l'avantage qu'ils auraient retiré de la présence des étrangers en leur créant des intérêts et des liens indestructibles, en les assimilant comme cultivateurs, industriels, manufacturiers, négociants, ouvriers, à leur propres nationaux; mais la bonne volonté des hommes intelligents n'a jamais été ici à la hauteur de l'orgueil, de la haine et des passions du peuple ou des chefs de partis. Qu'en est-il résulté? Nation mal constituée, pour être née avant terme, dépourvue de capitaux et de population, n'ayant ni respect d'elle-même ni des autres, elle a été tour à tour la proie du bandit, du soldat ou d'un gradué quelconque de ses universités. En cela le Mexique porte le sceau du péché originel; fils de l'Espagne il en conserve les défauts auxquels il doit ses révolutions, et laisse tomber les institutions, laisse périr les œuvres d'utilité publique, d'art, de génie, d'industrie, dont tout son sol est encore jonché et qu'il devait à l'ini-

tiative, à l'énergie, à l'habileté des descendants de Fernand Cortès.

Que lui faudrait-il cependant à ce Mexique, qui d'un côté regarde l'Europe et de l'autre les Indes et la Chine, pour jouir aussi des priviléges des nations fortes et des bénéfices d'un transit considérable? Quelques routes praticables entre les deux Océans; un chemin de fer du golfe du Mexique au Pacifique; une loi d'assimilation ou de protection des étrangers et du commerce (1).

Ses côtes sont malsaines; mais celles de la Guyane française l'étaient bien davantage; le travail améliore tout. Il ne possède aucun fleuve navigable (2), mais

---

(1) Il faut convenir que pendant ces dernières années de grandes choses ont été faites dans ce sens: Concessions de lignes télégraphiques, de chemins de fer, d'éclairage au gaz, etc.; on peut voir tout cela à Mexico. Parmi ces entreprises, les unes sont en exploitation, les autres en voie de construction ou d'installation. Il n'est pas permis de douter qu'avec le retour de la paix le pays ne ressente une immense impulsion de progrès; malgré tout ce qu'on pourra dire de la présence de nos soldats sur le sol mexicain, il n'en est pas moins vrai qu'à cause même de leur présence les capitaux étrangers sont accourus de toutes parts, que le commerce a subi d'importantes transformations et que l'immigré y a trouvé les garanties compatibles avec la situation faite au pays.

(2) Six cours d'eau mexicains se jettent dans le golfe du Mexique, ce sont : le *Rio Bravo* ou *Grande*, dont le parcours est de 348 milles. — le *Grijalva*, 132 milles, — l'*Usumacinta*, 131 milles, — le *Panuco*, 110 milles, — l'*Alvarado*, 62 milles, — et le *Goatzacoalcos*, 55 milles. — Trois se déversent dans le Pacifique : le *Rio de Santiago*, 208 milles, — le *Rio de las Balsas*, 161 milles, — le *Mezquital*, 115 milles. Sept tombent dans la mer de Cortès : le

les canaux et les chemins de fer remplacent partout les cours d'eau insuffisants. La nature s'est montrée bonne mère pour lui ; le coton, le café, le cacao, la vanille, les bois de teinture, les métaux précieux, le sucre, le tabac, tout abonde chez lui, mais tout y périclite. La Vera-Cruz et Tampico d'un côté, Acapulco, Manzanillo, San-Blas, Mazatlan, Guaymas, La-Paz, la baie de la Madelaine de l'autre, offrent au commerce du monde des ressources infinies, et pourtant, jusqu'à ces derniers temps, le commerce s'est circonscrit dans quelques localités. Sur le Pacifique, Mazatlan pourrait être un excellent port, faisant concurrence, dans de certaines limites, à San-Francisco même, et ce n'est qu'une méchante rade inhospitalière pendant six mois de l'année. Moins d'un million de piastres suffirait pour le mettre au rang des grands ports du Pacifique ; le gouvernement y a-t-il jamais songé ? Avide de recevoir le montant des droits perçus, que lui importaient les moyens d'en augmenter la somme ? Ne vivant lui-même que du présent, comment s'inquiéterait-il de l'avenir ? Comment songerait-il à améliorer les ports, lui qui, jusqu'à ces derniers temps, faisait même hypothéquer les douanes pour se créer des ressources pécuniaires immédiates et qui escomptait leurs recettes quotidiennes (1) !

Yaqui, 150 milles, — l'*Altar*, 108 milles, — le *Sinaloa*, 107 milles, — le *Rio del Fuerte*, 105 milles, — le *Mayo*, 80 milles, — l'*Urés*, 80 milles, — le *Culiacan*, 60 milles.

(1) A gouvernement faible, agents insouciants ou infidèles :

Puissamment étreint par les intérêts politiques et commerciaux de l'Ancien et du Nouveau-Monde, qui ne souffrent pas plus aujourd'hui l'immobilité des peuples que celle des capitaux, le Mexique se débat vainement pour échapper à sa transformation, à sa régénération; de deux choses l'une, il faut qu'avec ses propres éléments, aidé ou non par l'intervention européenne, il se reconstitue, mette fin aux luttes effroyables qui le déchirent depuis un demi-siècle, ou qu'il courbe la tête sous le joug étranger, car, ainsi que me l'a dit un illustre homme d'État : « Il faut que les peuples avilis subissent leur destinée.... Tout ne doit pas être imputé au maître du troupeau, et la haine que mérite la tyrannie ne sauve pas du mépris les nations incapables de la liberté. (1) »

---

telle est la loi. Ce même port de Mazatlan, dont nous parlons, n'avait jamais rapporté que peu de chose à l'État; en revanche ses administrateurs de douane s'y étaient tous enrichis. Chose qui parut fabuleuse dans le pays, entre les mains d'agents français, en 1865, les *recettes* de cette douane, tous frais payés, produisirent de 14 à 15 cent mille piastres (7 à 7 millions et 1/2 de francs). Il n'y eut pas assez d'épithètes furibondes pour qualifier, dans le commerce en général, l'*incurie* et l'*incapacité* de ces employés, qui n'avaient pas su faire leurs propres *affaires!* Sans réfléchir que ces récriminations étaient le plus bel éloge qu'on pouvait faire de leur probité, on se récria même contre le chiffre de leur traitement personnel!..... Les contrebandiers n'ont jamais compris que le gouvernement a du profit à payer cher les employés qui lui rendent un compte fidèle de leurs opérations et ne transigent pas avec leurs devoirs.

(1) M. Guizot (*Essai sur l'histoire de France*).

Le grand, l'unique danger, pour le Mexique consiste dans l'absence d'un gouvernement « stable », comme l'a dit l'Empereur Napoléon. Il possède tous les éléments de richesse possibles, mais il tombe faute d'un bras qui le soutienne, et les États-Unis le poussent sans cesse vers le gouffre. Aux perles qu'elle a perdues on peut juger de la valeur de sa couronne quand elle était complète : la Californie et le Texas ne sont pas les moindres ! C'est en vain, d'ailleurs, que la France redoutant pour ses manufactures et ses colonies l'absorption totale ou partielle de cet immense pays par ses voisins, entreprendrait de l'arracher au destin qui le menace, si elle n'est pas résolue à lui prêter, pendant une longue suite d'années, un concours plus efficace et bien moins onéreux que celui des baïonnettes. L'expérience vient de le démontrer, ce ne sont pas uniquement des soldats qu'il faut au Mexique, ce sont des capitalistes, des négociants, des marchands, des industriels, des bras, des colons enfin, mais des colons auxquels la loi française — à l'exemple des lois anglaise et belge, — pourrait dire : « Allez, et quoi que vous entrepreniez, même en aliénant votre qualité de Français pendant tout le temps de votre séjour au dehors, *vous ne cesserez jamais à mes yeux d'être Français.* Devenez citoyens du pays où vous résiderez, ce sera sans conséquence pour moi ; *le titre de Français ne se perd jamais.* Au Mexique, soyez Mexicains.

« Implantez-y comme germe d'une nouvelle ci-

vilisation, votre race puissante et intelligente (1). »
Vos efforts pour enrichir, pour développer cette contrée, ne seront pas toujours payés d'ingratitude; quand on vous saura Mexicains, c'est-à-dire citoyens dévoués au parti de l'ordre, dévoués à la nation, à ses intérêts, à sa prospérité, la confiance du peuple ne se fera pas attendre.

Le Mexique n'a pas de plus grand ennemi que la nation mexicaine elle-même ; les partis politiques qui la composent, tour à tour vainqueurs et vaincus, veulent chacun à part soi, l'anéantissement des autres, et ils croient y parvenir par l'extermination!... Ils n'arrivent qu'à une chose : l'affaiblissement graduel du pays. Rendre de l'homogénéité à des éléments si dissemblables est difficile, mais non pas impossible. Une intervention étrangère, quelle qu'elle soit, adoptant un drapeau — celui de l'humanité, de la civilisation, de la majorité, bien entendu, — pourrait réussir, à la condition cependant de tellement mêler l'élément étranger à l'élément national que celui-ci arrive nécessairement et par la force des choses à la transformation. Or, quel plus puissant moyen que l'*immigration*, que l'immigration qui donne à la fois au pays des citoyens pour le défendre et des bras pour l'enrichir ?

Cette transformation pourrait s'opérer d'une tout autre manière, il est vrai ; mais cette autre manière entraînerait l'immersion complète de la nationalité

---

(1) Paroles de l'Empereur Napoléon III. (Voir chap. Ier.)

mexicaine dans la nationalité américaine, et c'est précisément là ce que l'intérêt européen commande d'éviter, sous peine des conséquences si bien prévues par S. M. l'Empereur Napoléon III.

Sans nous engager plus avant dans des considérations politiques qui tendraient à nous écarter du but que nous nous sommes proposé, constatons-le, le rôle du Mexique, dans le Pacifique, eût pu être admirable avec un gouvernement libre, tel que les vrais amis du progrès l'avaient rêvé et désiré pour lui. L'opulence de ses mines suffisait seule pour provoquer l'immigration. Le cèdent-elles sous ce rapport à celles de la Californie? Non. Or, nous le demandons, qu'est-ce qui a fait la fortune de la Californie sinon ses mines? Grand, fécond, plein de ressources de tout genre, malgré sa pauvreté proverbiale, baigné par les deux Océans, c'est sur son territoire surtout que le transit eût été facile et productif. Relié d'un côté à l'Europe, de l'autre à la côte de l'extrême Orient, par des services de bateaux à vapeur réguliers, le Mexique eût vu, dans une période plus courte que celle exigée par la construction du chemin de fer transcontinental américain, se donner rendez-vous chez lui les produits de l'Europe et de l'Asie. La race latine eût été dominatrice là comme la race anglo-saxonne l'est au nord du continent.

De quelle aberration n'ont pas été frappés ceux qui n'ont vu que des ennemies dans nos légions mexicaines ! Etait-ce en conquérants égoïstes que nous étions venus ?

Détournons, détournons les yeux du triste spectacle offert au monde par l'agonie de cette nation et osons parler de ce que l'avenir lui réserve.

Par sa position intermédiaire entre l'Europe et la côte d'Asie, sur le Pacifique, le Mexique est appelé aux plus hautes destinées. Quel que soit, d'ailleurs, le pays auquel il doive sa régénération, (si tant est qu'il ne puisse se régénérer lui-même), son influence dans la balance commerciale du globe se fera d'autant plus sentir que jusqu'à présent elle a été nulle. Routes, canaux, chemins de fer, tout sera entrepris et surgira à la fois sur son territoire le jour où, fatiguée de sa nullité, de son immobilité, la civilisation lui imposera un gouvernement stable, puissant, émané de la majorité et dépendant ou indépendant de toute domination étrangère. Ses ports, sur le Pacifique, améliorés par les nécessités commerciales, deviendront comme San-Francisco, les points de départ et d'arrivée de nombreux paquebots à vapeur chargés de les rattacher aux îles Sandwich, au Japon, à la Chine, à l'Inde, aux différents archipels de l'Océanie; ses côtes se couvriront de phares; ses mines, exploitées avec les ressoures de l'art moderne, donneront des rendements que n'ont jamais soupçonnés les Espagnols eux-mêmes; ses plaines, si vastes et si fécondes, se peupleront d'agriculteurs au fur et à mesure que la vapeur y pénétrera pour en enlever les produits; sa population suivant une marche ascendante, jouira d'une prospérité égale à celle de ses

voisins. Partout où les bras indigènes feront défaut, les bras de l'étranger et du colon y suppléeront. A côté du champ qui produit le coton, des usines s'élèveront pour le nettoyer, l'emballer et l'expédier; sur la lisière de la forêt on verra s'établir la scierie mécanique. Comment douter de l'avenir ? Le Mexique peut nourrir cent millions d'habitants et il n'en possède pas le douzième ! La nature ne lui a rien refusé, l'homme seul a méconnu son rôle. Mais le temps des illusions est passé, et que ce soit l'Europe ou les États-Unis qui accomplissent l'œuvre, s'il faut absolument que l'étranger s'en mêle, l'heure de l'entrée du Mexique sur la scène du monde a sonné. Nos paquebots transatlantiques sillonnent la mer des Antilles, qu'ils passent le cap Horn et viennent courageusement dans le Pacifique, ils auront leur part des profits maritimes que vont donner les pays de l'extrême Orient. Acapulco, Manzanillo, Mazatlan, seront un jour pour l'Europe ce que San-Francisco est devenu pour les Américains. La génération actuelle n'aura pas entrepris une œuvre stérile; qu'elle réussisse ou non, il est évident que le triomphe de la civilisation sur la barbarie réalisera tout ce que nous osons prédire, et cela dans une période qui ne saurait être longue.

L'entreprise de la France aura eu du moins ce résultat d'enseigner au Mexique la route qu'il doit suivre désormais; n'aurait-elle fait que réveiller chez ce peuple le sentiment national, que ce serait

l'avoir sauvé à demi. Plût à Dieu que, secouant sa léthargie, il puisât dans ses propres éléments les moyens de repousser l'invasion qui le menace! Il ne voit en nous qu'un ennemi aujourd'hui; mais ses yeux se dessilleront, et, quand il comparera, quand il mettra dans la balance nos sacrifices et notre abnégation, d'une part, et l'ambition et l'égoïsme de l'Amérique, d'un autre côté, c'est alors qu'il nous rendra justice. Ce sera trop tard, malheureusement, pour nos nationaux, pour les résidents actuels que brisent et qu'anéantissent les événements; mais si le Mexique, livré à lui-même, se reconstitue véritablement, s'il reste nation indépendante, quelles que soient les passions du moment, ses sympathies seront toutes pour la France dans l'avenir : nous n'en voulons pour garants que la communauté de religion, que la communauté de race, et l'expulsion dont seront frappés, comme en Californie, les habitants des premières provinces qu'envahiront infailliblement un jour ou l'autre leurs voisins du Nord. Il y aura réaction en notre faveur, c'est notre conviction profonde, car nous n'avons, dans cette tentative, apporté que des idées généreuses, exemptes d'ambition de conquête. Notre drapeau n'aura pas en vain traversé le pays du Yucatan jusqu'à l'Arizona : quelle que soit la politique ultérieure que trop d'ingratitude ou d'aveuglement pourrait nous dicter, le sang de nos soldats, nos sacrifices volontaires et incessants, constituent une dette qu'on nous paiera tôt ou tard. Ses progrès

sociaux et intellectuels, sa liberté comme peuple, ses institutions comme nation, sa souveraineté comme Puissance, le Mexique nous devra tout; notre seul contact l'a déjà métamorphosé; il ne lui manque plus qu'une main ferme et unanimement reconnue et acceptée pour diriger ses pas sur le chemin de la civilisation.

CHAPITRE SIXIÈME.

La Californie.

SOMMAIRE : L'entraînement des intérêts vers l'Océan Pacifique est dû à la Californie. — Premier effet de la découverte de l'or. — Révolution économique : la Californie pourvoit à ses besoins. — Révolution sociale : arrivée de la famille. — Révolution administrative : Comités de salut-public. — Révolution financière : arrivé de l'industrie. — Contraste. — Découvertes de Washoe. — La Californie devient pays producteur. — Elle exporte or et marchandises. — Agiotage. — L'abondance des capitaux provoque les spéculateurs. — Heureuses conséquences. — Les déserts se peuplent. — Les mineurs à l'œuvre. — La Colombie-Britannique et le Mexique prennent part au mouvement. — Retour vers la réalité : toutes les extravagances ont été profitables au pays. — Production des métaux précieux. — Estimation du capital circulant. — Statistiques commerciales. — Statistiques maritimes. — La Californie prépondérante. — Conclusion.

La marche du commerce et de la civilisation au nord de l'Océan Pacifique se lie intimement à l'histoire du développement de la Californie. Ce pays, en effet, en attirant l'émigration de tous les points du globe, en mettant en relief de nouvelles et incommensurables ressources, en faisant scintiller aux yeux

du monde stupéfait la richesse de ses mines, en rémunérant toutes les entreprises maritimes, mercantiles, industrielles, disons plus, en récompensant et en justifiant toutes les témérités, a rendu indispensable et logique l'entraînement des peuples et des intérêts vers le Pacifique. L'établissement des communications avec la Chine, le Japon et les nombreux territoires qui l'environnent, est une conséquence naturelle de sa marche en avant ; son or seul eût suffi pour ouvrir ces pays et les transformer, si les nations maritimes n'en eussent pris l'initiative. Aussi, quelque merveilleuse qu'on l'ait dépeinte ou représentée, à moins d'avoir suivi chacun de ses pas depuis son berceau, on sera toujours au-dessous de la vérité.

Bien des écrits ont été publiés sur cette étonnante contrée ; nous pourrions nous borner à en analyser quelques-uns pour l'enseignement de nos compatriotes ; mais, après un séjour de plus de seize ans sur son sol, nous croyons avoir assez par nous-même amassé de renseignements et y avoir acquis assez d'expérience pour parler librement et avec connaissance de cause de son commerce, de son industrie, de ses ressources en général, et du rôle qu'elle joue sur le nouveau théâtre du Pacifique, dont nous racontons les développements.

Nous avons, dans notre premier chapitre, résumé en peu de mots l'histoire de la conquête de la Californie par les Américains, nous allons maintenant essayer de montrer ce qu'entre leurs mains cette ancienne province Mexicaine est devenue.

Jamais pays n'offrit à l'artisan, à l'industriel, au commerçant, un plus vaste champ à exploiter, ni autant d'éléments de succès que celui-ci. La réalisation ou création du capital, forcément subordonnée ailleurs au travail, à la persévérance, à l'économie, au talent, fut, dans les premières années de la Californie, le plus souvent fortuite, imprévue, instantanée. Tout était à créer, et il y avait de l'or pour tout payer. Le prix de la main-d'œuvre atteignit d'abord des proportions exorbitantes mais qu'expliquaient fort bien les masses de métal extraites du sein de la terre et les facilités de cette extraction. Jusqu'en 1854, les immigrés, exclusivement attachés ou attentifs à la production des richesses métalliques, dédaignèrent, ou à peu près, l'exploitation des autres ressources locales ; on se contenta de demander à l'importation les produits nécessaires à la vie et au bien-être de l'homme. La population, pendant la première période de cinq années qui suivit la découverte de l'or, s'accrut avec rapidité, et la Californie passa pour ainsi dire sans transition de l'inconnu à l'état de principal producteur et consommateur du Pacifique.

A partir de 1854 une nouvelle transformation économique et sociale s'opère en Californie. Jusque-là les États-Unis de l'Atlantique, l'Europe, le Chili, le Pérou, le Mexique, les Sandwich même, ont alimenté ce jeune État, et pour prix de leurs denrées n'ont reçu que de l'or. Mais, avec la population, l'agriculture et l'industrie ont pénétré dans le pays, et leurs débuts révèlent une puissance de végétation et une fertilité

de sol exceptionnelles. La Californie dès lors cesse *d'importer* les grains et les céréales ; elle pourvoit à ses besoins et prouve au cultivateur qu'il y a autant de bénéfice pour lui à labourer le sol qu'à le creuser pour y chercher le précieux métal. La révolution économique commence, la transformation sociale en découle naturellement et se manifeste par l'arrivée de la famille et son installation dans l'intérieur.

Attiré par l'or californien, l'homme, — le travailleur surtout, — pour être plus libre de ses mouvements, put se résoudre à faire, pendant un certain laps de temps, abstraction de la famille ; mais dès qu'il eut reconnu la possibilité de nourrir les siens, de les entretenir, de leur procurer même, sur ces rives lointaines, un bien-être que beaucoup d'entre eux n'avaient jamais connu, il n'hésita pas à les appeler auprès de lui. Ce fut là, sans contredit, la plus remarquable époque de la Californie. L'arrivée de la famille avait été précédée par l'arrivée du commerce, mais la civilisation vint avec elle, et de ce moment date la véritable prospérité de la colonie américaine. Le Pacifique tout entier en ressentit le contre-coup ; ce fut une révolution, mais une révolution d'un nouveau genre. Avec la famille le bonheur vint s'asseoir jusqu'au foyer de la cabane du mineur : le laisser-aller général des premiers jours disparut, la tente de campement fit place à la maison, au domicile fixe, aimé et respecté, et deux ans ne s'étaient pas écoulés que, grâce aux mesures les plus énergiques et les plus efficaces (le monde entier a retenti du bruit que firent

les Comités de salut-public, connus sous le nom de comités de vigilance, — et a frémi des jugements portés au nom de la loi de Lynch), la Californie n'offrait à l'œil du nouvel arrivé rien de plus particulier que tout ce qui existait ailleurs.

La transformation fut radicale et beaucoup plus prompte qu'on ne saurait l'imaginer ; du jour au lendemain, presque, on vit disparaître les maisons de jeu et la foule de bandits qui, de tous les coins du monde, étaient accourus au son des dollars et des onces d'or. Il ne fallut rien moins que la volonté et la décision des honnêtes gens pour obtenir ce résultat. Dans un pays comme celui-ci, où la force armée n'avait jamais été régulièrement ni définitivement organisée, où le particulier, plein de confiance dans son droit de citoyen, pouvait être requis, quelle que fût sa condition ou sa position sociale, au moment où il passait dans la rue, par l'autorité judiciaire pour exercer les fonctions de juré, le pouvoir exécutif se trouvait dans toutes les mains. Sans doute il y avait des lois, mais les juges, pour la plupart, étaient prévaricateurs ; sans doute il y avait une administration, mais chaque employé était vendu au parti politique qui l'avait mis en place et dévoué à l'intérêt particulier qui se chargeait de sa fortune. Le criminel se promenait parfois audacieusement en plein soleil, défiant le pouvoir d'une législation dont il avait corrompu les interprètes. En présence d'un tel état de choses, la société comprit le danger qu'elle courait, et, s'emparant du pouvoir, elle traduisit à sa barre et

le criminel de notoriété publique, et le juge qui refusait de la venger en ne punissant pas ceux qui l'outrageaient. Après ces convulsions violentes, le calme se rétablit, tout prit une marche régulière ; la Californie se trouva définitivement constituée au point de vue social, comme elle l'était, depuis le 9 septembre 1851, au point de vue politique ; il ne lui resta plus qu'à s'occuper sérieusement du développement de ses ressources.

Telle fut l'œuvre des Comités de vigilance.

Après la conquête de la sécurité, chacun comprit que l'heure des grandes entreprises, des grands placements de fonds était arrivée.

De tous les points du globe les capitaux affluent ; avec eux l'industrie prend définitivement pied à San-Francisco. Les ateliers mécaniques, les fonderies, les usines à gaz, les raffineries de sucre, les fabriques de cordages pour les mines et la marine, les distilleries, les brasseries, les fabriques de savon, de produits chimiques, d'ouvrages en bois, en fer, en cuir, en divers métaux ; les chantiers de constructions navales ; une foule d'usines, de laboratoires, de bureaux d'essai ; puis les manufactures de lainages, les verreries, etc., etc., s'élèvent rapidement. Il y a de l'argent pour tout ; des bras, des intelligences pour tout : là, les fonds étrangers bâtissent des débarcadères (*wharves*) sur le port ; ici, ils nivellent des montagnes de sable et tracent le premier chemin de fer entre San-Francisco et la Mission de Dolorès ; partout, ils rivalisent avec les grandes maisons de New-York, de Boston,

de Philadelphie, dans les spéculations de banque. De tous côtés s'élèvent de splendides demeures de négociants, d'armateurs, de simples particuliers, accourus pour faire valoir leurs fonds. C'est l'époque de la création des sociétés de bienfaisance, des hôpitaux, des corporations, des associations de tous genres; c'est en un mot l'époque des grandes entreprises civiles, religieuses, industrielles, commerciales et maritimes. Des bateaux à vapeur relient Panama et le Nicaragua à San-Francisco; d'autres portent les marchandises de l'opulente cité au Mexique, en Orégon et dans la Colombie-Britannique ; des courriers spéciaux (*ponies express*) vont traverser à cheval les déserts du continent; des services de diligences les remplacent bientôt en attendant l'exécution du chemin de fer transcontinental voté par les chambres de Washington; enfin le télégraphe électrique unit le Pacifique à l'Atlantique et l'immigration se propage par mer et se multiplie par les plaines.

Qu'il y a loin de ce tableau à celui que nous faisions tout à l'heure de l'incurie, de la paresse et de la folie mexicaines ! Et pourtant ici comme là, les éléments sont le mêmes; — les hommes seuls font la différence.

Ce n'est pas tout, nous arrivons aux belles découvertes de Washoe, sur les contre-forts orientaux de la Sierra-Nevada. Les mineurs étaient venus sur le Pacifique pour l'or seul de la Californie, et voici qu'à présent des mines d'argent aussi belles, aussi productives que celles du Mexique, vont fixer leur attention.

Il y eut du délire dans les esprits quand il fut questions des mines d'argent découvertes sur les frontières de l'État californien. Ce fut par masses compactes que mineurs, marchands, industriels, spéculateurs, passèrent au pays de Washoe. La Californie prêta ses capitaux et ses bras ; un État nouveau s'organisa sous le nom de *Nevada*. Cette population jeune, ardente, ambitieuse, inquiète de l'avenir, tourmentée du présent, s'étendit un peu partout, et après le Nevada, nous avons vu naître la *Colombie-Britannique*, l'*Idaho*, l'*Arizona*, le *Montana*. Déjà l'*Orégon* se peuplait d'agriculteurs, et le *Territoire de Washington* d'explorateurs de mines de charbon et autres. Au centre de cette pléiade fabuleuse, la Californie, alpha et oméga tout à la fois, resplendissait d'un éclat sans égal ; on la nommait la « Reine du Pacifique » ; son port, San-Francisco, n'avait pas son pareil du cap Horn au détroit de Behring ; Valparaiso et Lima, dans le sud, avaient pâli, tandis qu'il devenait le centre du commerce sur le Grand Océan et monopolisait la navigation dans ces parages.

La première conséquence des progrès constatés se divine aisément. De même qu'en 1854 on avait cessé d'importer les denrées alimentaires, de même, entre cette date et 1860, on cesse peu à peu de demander au dehors les produits que l'industrie locale est déjà parvenue à mettre en circulation. Assurément ces produits en plus d'un point sont d'abord inférieurs à ceux de l'étranger ; mais leur coût est

si différent que, malgré la facilité de gagner de l'argent, malgré l'abondance du numéraire, la population s'en contente provisoirement, sachant bien que, dans un avenir très-prochain, l'industrie locale saura se mettre au niveau des besoins du consommateur et les satisfaire pleinement. Rien de moins chimérique que cette pensée; les ateliers mécaniques surpassent l'attente publique; mainte industrie n'envie plus rien aux produits du dehors, et nous avons vu des machines à vapeur, des gazomètres, des locomotives, des mécaniques de cent formes et dispositions diverses, à l'usage des mineurs spécialement, dont la beauté, le fini, la conception ingénieuse, l'audace, non-seulement ne le cèdent en rien à ce que l'on peut faire de mieux en Europe ou dans les États-Unis de l'Atlantique, mais défieraient au besoin l'adresse et l'intelligence de l'ouvrier étranger le plus consommé.

Dès l'époque où nous sommes parvenus, la Californie *exporte* annuellement, outre ses 45 à 50 millions de dollars en métaux précieux, 12, 15 et 20 millions de dollars en produits de son sol. Nous citerons plus loin des chiffres authentiques, nous placerons sous le yeux du lecteur des statistiques fidèles et complètes; mais suivons l'ordre des faits et le plan que nous nous sommes tracé.

Les découvertes de Washoe et les résultats obtenus par l'exploition des mines d'argent de cette contrée ont été d'un grand enseignement pour les populations du Pacifique. L'immigration a continué; les guerres de la rébellion, loin de l'arrêter, l'ont

encore augmentée ; 1863 est arrivé, et nous comptons en Californie près d'un demi-million d'âmes, abstraction faite naturellement de tout ce que le pays a prêté à ses voisins et qui flotte toujours de l'un à l'autre des États environnants. En 1863 donc, les mineurs qui ne trouvaient plus toujours dans le travail des placers une rémunération proportionnée à leurs fatigues, électrisés par le récit des merveilles du Territoire de Nevada, se livrèrent à la recherche des filons de quartz aurifère et argentifère ; le succès dépassa bientôt leurs prévisions.

San-Francisco, son négoce, son industrie, furent profondément remués. Unique entrepôt du commerce sur cette partie de l'Océan Pacifique, il était naturel de penser que la grande cité californienne subirait le contre-coup de la révolution minière preparée par le Washoe.

Toutes les découvertes de mines faites entre Acapulco et la Colombie-Britannique, et entre San-Francisco et le Territoire de l'Utah, de cette époque jusqu'en 1865, ont amené la création à San-Francisco, de plus de six mille compagnies ; quant au nombre de celles qui se sont formées sur les lieux mêmes des découvertes, nulle statistique ne l'a jamais constaté.

Le rendement des mines de Washoe, en appelant l'attention générale, a, pour ainsi dire, forcé les capitalistes à accepter les éventualités futures de la production des métaux : du doute à la plus aveugle confiance la transition fut instantanée. L'empresse-

ment avec lequel on les vit tout à coup s'offrir à l'industrie minière, explique suffisamment le nombre des sociétés créées. La spéculation, dans de telles circonstances et avec de si beaux et si faciles éléments, avait devant elle les perspectives les plus encourageantes : abondance d'argent, confiance publique, production satisfaisante, découvertes incessantes ! ... En fallait-il plus pour imprimer au marché de San-Francisco l'activité dont il a été le théâtre ?

Cette faveur soudainement accordée aux mines par les capitalistes, eut un autre résultat (et celui-ci est immense au point de vue américain) : elle provoqua l'exploration de la partie du territoire des États-Unis comprise entre le 100e et le 120e degré de longitude ouest.

Ces vastes contrées que l'Indien seul avait parcourues jusqu'à ce jour, grâce à l'impulsion donnée par San-Francisco, révèlent à l'explorateur intelligent des richesses minérales inouïes; la Californie y déverse d'un côté, une partie de sa population, et de l'autre, les États de l'Est, si éprouvés par la guerre civile, y envoient les multitudes qui n'ont trouvé dans les perturbations domestiques ou leur tentative de rupture du pacte fédéral que ruine et déception. Prédire la prospérité future de cette portion des États-Unis n'a donc rien d'exagéré.

C'est à pas de géants que les mineurs ont traversé les déserts situés entre la Sierra-Nevada et les montagnes Rocheuses; chacune de leurs étapes marque

un district minier qu'une population résolue, ambitieuse et industrieuse à la fois se hâte d'occuper. Washoe, Esmeralda, Humboldt, Reese River, Lander, puis le Colorado, l'Arizona, le Nouveau-Mexique, le Dokotah, l'Idaho et même le Territoire de Montana, par delà la Cordillère, sont autant de conquêtes du mineur sur le désert; toutes ces localités promettent le plus bel avenir.

La spéculation, dont nous parlions tout à l'heure, ne s'en tint pas aux pays américains proprement dits; la Colombie-Britannique, au nord, et les provinces mexicaines du golfe de Cortès, au sud, c'est-à-dire la Basse-Californie, la Sonora, le Sinaloa, le Chihuahua, le Durango, d'autres encore, subirent l'influence de la fièvre à laquelle toute la contrée intermédiaire était en proie. C'était aller trop vite. D'immenses abus de confiance publique en résultèrent; un jour, enfin, le capitaliste s'aperçut que dans trop de cas il avait été victime de sa bonne foi : nombre de mines, dont les actions étaient cotées à prime sur la place de San-Francisco, n'existaient en réalité que sur le papier. Le coup fut terrible, mais il n'en fallait pas moins pour faire cesser une situation qui menaçait de conduire le pays à sa ruine, sous prétexte d'en développer les richesses.

Aujourd'hui que la spéculation sur les mines est rentrée dans des limites plus en rapport avec leur production véritable, si l'on examine froidement les conséquences des excès passés, on reconnaîtra

qu'un bien excessif en est résulté. Une route (dite *Overland*) traverse le continent de l'est à l'ouest; le télégraphe électrique suit cette route et met San-Francisco à quelques heures de New-York; le grand chemin de fer de l'Atlantique au Pacifique est en voie d'exécution, et les pays qu'il doit traverser sont occupés par des mineurs, des fermiers, des marchands; par une population laborieuse et entreprenante en un mot, qui s'accroîtra en tirant parti des ressources dont la Providence a doté ces contrées.

Pour voir la Californie sous son vrai jour et juger de son influence sur les destinées du commerce et des sociétés modernes; pour apprécier la grandeur de son rôle, il faut se faire une idée de son énorme production de métaux précieux, et, tout en tenant compte de la production des autres pays, comparer la somme actuelle du numéraire en circulation avec ce qu'elle était autrefois.

Les documents sur lesquels on pourrait baser l'estimation du capital ancien sont loin de présenter une authenticité indiscutable; cependant l'auteur de « l'Histoire des métaux précieux », M. Jacob, a fait des recherches fort savantes à ce sujet et « il a publié, » dit M. Adolphe Blanqui (*Histoire de l'Économie politique*), « un tableau de la « décadence monétaire de Rome depuis Auguste « jusqu'à la fin du cinquième siècle, tableau duquel il « résulterait que la diminution des espèces s'est opé- « rée depuis l'ère chrétienne jusqu'à l'année 482,

« dans la proportion de neuf milliards à deux mil-
« lards de francs.

« Depuis l'année 482 jusqu'à la fin du neuvième « siècle, le numéraire tombe de deux milliards à « moins d'un milliard de francs, et même à 825 mil- « lions, selon les calculs de M. Jacob. »

Depuis le neuvième siècle jusqu'à la découverte de l'Amérique, les bouleversements politiques, le mouvement des Croisades, la prise et le pillage de Constantinople « sont autant de causes qui rendent, « continue le savant économiste, très-difficile l'ap- « préciation exacte de la quantité de numéraire en « circulation à cette époque. Tout ce qu'on sait, « c'est qu'après l'impulsion qui résulta des grands « mouvements de troupes et de vivres expédiés en « Terre-Sainte, les choses reprirent leur cours ac- « coutumé, et que la *diminution* des espèces con- « tinua de se faire sentir dans tous les pays de « l'Europe.

« La découverte des mines du Nouveau-Monde « arrêta brusquement cette diminution. Les masses « métalliques que ces mines versèrent dans la cir- « culation s'élevèrent en peu d'années à douze fois « le montant de tout le numéraire préexistant, sur- « tout après la découverte des mines du Potose, « en 1545, les plus abondantes de toutes. Aussi- « tôt on vit les prix s'accroître avec rapidité, et la « production moyenne des mines put être évaluée « à plus de 60 millions de francs par année, de « 1546 à 1600. De 1600 à 1750, cette produc-

« tion s'éleva à 80 millions environ, annuellement;
« et de 1750 à 1800, l'importation des espèces
« d'Amérique en Europe a dépassé constamment
« la somme de 180 millions par an. Mais c'est
« principalement de 1800 à 1810 que l'accroisse-
« ment fut le plus considérable, puisqu'il a été es-
« timé, d'après les meilleures autorités, à 250 mil-
« lions de francs... »

Selon d'autres statistiques, de 1810 à 1848, la moyenne va toujours en augmentant, mais d'une manière normale. A partir de 1848, la production dépasse tout ce qu'on avait jamais conçu. La Californie et l'Australie versent *chacune* dans la circulation cette même somme de 250 millions de francs citée par M. Blanqui (1). La Russie, de son côté, extrait des monts Ourals 100 millions par an, soit, pour ces trois pays seulement, un total annuel de 600 millions; enfin, le capital circulant est évalué de nos jours à 20 milliards de francs, somme dans laquelle la Californie est entrée, en 16 ans, pour plus de 4 milliards ou un cinquième ! Et pour n'être qu'à ce chiffre, en prenant pour approximativement vrais les nombres que nous venons de citer, il faut admettre que les arts et l'industrie en ont consommé une masse à peu près égale.

Nous l'avons dit, les métaux précieux ne consti-

(1) Voir dans les pièces justificatives la note sur la production comparative de ces deux pays.

tuent pas l'unique ressource de la Californie, et puisque nous avons promis des chiffres, nous allons en citer quelques-uns qui auront leur éloquence et que nous puisons à une source digne de foi. (*Mercantile Gazette and Prices current. Shipping list and Register*, publiée à San-Francisco sur les documents fournis par la douane et de nombreuses entreprises publiques ou particulières). Nous procéderons par quantités comparatives pour la période 1863, 64 et 65, en convertissant les valeurs américaines en valeurs décimales.

Les exportations californiennes sont de deux natures : matières précieuses, — marchandises proprement dites.

EXPORTATIONS

		1863		1864		1865
Métaux précieux	Fr.	230,359,600	—	283,536,005	—	226,541,145
Marchandises	—	64,386,930	—	66,358,765	—	71,776,995
Totaux...	Fr.	294,746,550	—	349,894,770	—	298,318,140

Ces chiffres sont ceux de l'exportation ; voici ceux de l'importation à San-Francisco pendant la même période, pour les métaux précieux seulement.

IMPORTATIONS

Provenance	1863		1864		1865
Mines de l'intérieur. Fr	2266,36,630	—	227,302,075	—	230,857,035
— du nord-Idaho, Washoe-Oregon, Colombie-Britannique	24,880,145	—	40,266,840	—	37,483,880
Mexique	10,783,060	—	8,575,120	—	8,996,950
Totaux..... Fr.	262,299,805	—	276,144,035	—	277,337,865

La différence entre les chiffres de l'importation métallique et ceux de l'exportation représente la somme restée dans le pays, ou, si l'on veut, les profits du pays; quant à la valeur des importations de marchandises, on peut admettre qu'elle est couverte par le montant des exportations générales.

Nous dirons maintenant un mot du mouvement des navires en nous abstenant de commentaires; les chiffres parlent par eux-mêmes.

La navigation du port de San-Francisco, pendant les trois années précitées, se résume de la manière suivante pour les bâtiments à voiles *entrés*.

	1863	1864	1865
	Navires Tonneaux	Navires Tonneaux	Navires Tonneaux
Américains venant de l'Atlantique.	102—114,963	116—120,064	80—85,797
Etrangers venant de l'étranger.	216— 96,938	198—103,387	207—97,633
Totaux...	318—211,901	314—223,451	287—183,430

Quant à la navigation à vapeur, autre que celle de cabotage, c'est-à-dire par la ligne de Panama, en voici les résultats pendant la même période :

ANNÉES.		TONNEAUX.
—	—	—
1863	—	28,151
1864	—	31,348
1865	—	24,927

Nous ne fatiguerons pas plus lontemps l'attention du lecteur par des citations de satistiques; nous avons indiqué la source où nous avons puisé, il sera donc facile d'y recourir. Ce que nous avons voulu, c'est montrer avec quelle rapidité la Californie a

atteint la haute position commerciale qu'elle occupe. C'est autour d'elle, en effet, que rayonne aujourd'hui l'intercourse du nord de l'Océan Pacifique ; c'est elle qui alimente tous les pays de la côte occidentale d'Amérique appartenant aux États-Unis. Ses bâtiments à voiles et à vapeur la rattachent à la Colombie-Britannique, au nord, au Mexique, au sud, puis à Panama, aux îles Sandwich, au Japon, à la Chine, et font de ces diverses contrées autant de tributaires des États-Unis. Que sera-ce donc, si nulle concurrence sérieuse ne s'élève, lorsque le chemin de fer qui doit unir San-Francisco à New-York sera terminé ? C'est alors que les appréhensions de l'Empereur Napoléon seront justifiées; c'est alors que l'Amérique pourra se dire avec raison la *seule* dispensatrice des produits du Nouveau-Monde. Nous aurons fait de lourds sacrifices pour l'établissement de nos lignes transatlantiques, et d'un seul coup le chemin de fer transcontinental leur retirera tout le fret des pays situés au nord de l'équateur dans l'Océan Pacifique ! Pourquoi le voyageur qui va d'Europe à New-York en dix jours, qui pourra aller de New-York à San-Francisco en une semaine, s'embarquerait-il sur nos vapeurs de Saint-Nazaire pour se rendre en vingt jours à Colon et en quinze jours de plus à San-Francisco ? Il lui faudra moitié moins de temps et moitié moins d'argent par la voie des États-Unis.

En vérité, quand nous regardons la carte du Pacifique et que nous songeons à notre expédition du Mexique, à ce que nous aurions pu faire dans ces

régions, notre cœur se serre et nous nous demandons quelle a été la cause de notre insuccès ? Nous nous demandons comment il se fait qu'en France on n'ait pas voulu comprendre que la régénération du Mexique était le vrai, l'unique moyen de protéger nos intérêts commerciaux, industriels et maritimes dans cette partie du monde, intérêts menacés d'une ruine complète par la prépondérance des États-Unis ?

Mais l'heure est venue d'entrer plus avant dans la question américaine et de voir ce que l'avenir peut promettre à la politique de l'Union, en tant qu'elle concerne l'Océan Pacifique.

CHAPITRE SEPTIÈME.

La politique américaine.

Sommaire : Principe politique. — Doctrine Monroe. — L'abolition de l'esclavage n'a pas été la seule cause des guerres de la rébellion. — La proie mexicaine. — La haine des races amènera un conflit tôt ou tard. — Illusions françaises. — Les ultra-républicains sont devenus protectionnistes. — Causes de l'énormité du tarif. — Une question. — L'Amérique agricole et industrielle. — La cherté de la main-d'œuvre et le taux de l'intérêt. — Le haut prix des salaires ne fut qu'un placement de fonds. — Le génie américain. — Politique subversive. — Question des frontières. — Le « *Colorado* ». — Ce que veulent les États-Unis. — Raisons spécieuses. — Si on les laisse faire ! — Antagonisme. — Résumé.

Il en est des jeunes Puissances comme des jeunes hommes lorsqu'une circonstance heureuse les met en lumière en réalisant leurs premières entreprises ; à leurs yeux il n'est plus rien d'impossible. C'est ainsi qu'après avoir conquis l'indépendance de ses treize États, l'Union américaine n'a plus songé qu'à étendre ses ramifications et à englober dans le Pacte fédéral tous les territoires voisins. Peu à peu, devant

ses empiétements incessants, l'étranger s'est retiré et l'Indien a fini par lui abandonner les vastes et riches contrées qu'il habitait. Fier à juste titre de ses succès, ébloui par l'immensité des ressources naturelles qu'il découvrait à chaque pas, envisageant l'avenir avec confiance sans peut-être en sonder encore toute la profondeur, l'Américain osa un jour formuler sa pensée, son ambition, sa politique en trois mots : « l'Amérique aux Américains ! »

Sûr d'attirer quand même sur son territoire une immigration suffisante pour en peupler, dans un temps donné, toutes les provinces, le Gouvernement de l'Union, depuis Monroe, n'a jamais perdu de vue ce qu'il appelle « principe » ou « doctrine » de cet homme d'État et dont la formule précitée est la plus simple et la plus pure expression. Les Présidents se sont succédé, les citoyens se sont divisés en partis d'une hostilité si radicale qu'elle a abouti aux guerres de la rébellion ; rien n'a pu modifier ce rêve ambitieux de domination sur le continent entier à l'exclusion des autres peuples.

Sans doute, à toutes les époques, on n'a pas avoué ouvertement comme aujourd'hui cette politique exorbitante ; tant que le parti « conservateur » ou « démocratique », par exemple, est resté au pouvoir, la modération a dirigé ses actes à l'égard de l'Europe et des étrangers en général ; mais ce parti portait en lui le germe d'une dissolution infaillible dans l'avenir ; c'est lui qui maintenait l'esclavage des noirs et l'avait soutenu constamment. L'avénement du Président Lin-

coln, chef du parti « républicain », fut le signal de la révolte des vaincus ; ils ne voulurent pas renoncer à la prépondérance qu'ils avaient exercée jusqu'alors dans la conduite des affaires publiques. L'abolition de l'esclavage en résulta ; non pas comme conséquence forcée, ainsi que quelques esprits seraient portés à le croire, mais comme moyen d'écrasement. Ce fut le coup de massue dont le Nord ou, si l'on veut, le parti républicain se servit pour abattre son ennemi. La preuve en est dans ces deux faits que ce furent les démocrates eux-mêmes qui engagèrent la bataille et que l'acte d'affranchissement n'est venu que longtemps après l'ouverture des hostilités. Si au lieu de cette agression ils eussent accepté M. Lincoln, quitte à recommencer la lutte électorale quatre ans plus tard, il n'est pas probable que de longtemps encore il eût été question des nègres et de leur liberté. Quoi qu'il en soit, c'est maintenant un fait accompli sans retour, et malgré le sang, malgré la dette de deux milliards et demi de dollars (douze milliards et demi de francs) qu'il a coûté, l'humanité ne doit pas moins l'enregistrer avec satisfaction.

Ainsi donc ni le temps ni les dissensions n'ont fait renoncer personne en Amérique à l'idée de la conquête finale du continent par les Américains du Nord. Les partis peuvent s'égorger sur la brèche ; tous se retrouvent d'accord quand il s'agit de la « doctrine ». Croire le contraire ou même en douter est une erreur. Les mêmes causes, sauf quelques modifications apportées par le progrès du siècle,

doivent aux yeux des « *Politiciens* » chasser les Anglais du Canada comme ils le furent des États-Unis il y a quatre-vingt-dix ans (1). Quant à l'annexion future du Mexique au reste de l'Union,

---

(1) Qu'on ne nous taxe pas d'exagération ; le *fénianisme* avec toutes ses audaces, toutes ses prétentions, toutes ses ivresses d'indépendance, est là pour appuyer ce dire ! Fils d'Irlandais, c'est sur le sol américain que le fénianisme est né ; quelle que soit son origine, nous ne le combattons ni ne le défendons ; seulement comme il a sucé le lait yankee nous signalons ses tendances et en concluons qu'il porte deux fois en lui la haine du nom anglais.

En effet : le fénianisme a une double signification, une double portée, un double but, une double nature. Il veut l'affranchissement de l'Irlande et l'expulsion des Anglais du continent américain. En vain la politique cauteleuse du cabinet de Washington proteste de son innocence dans les complots fénianistes ; elle a trop à gagner à leur succès pour ne pas les encourager ! Supposons un instant l'accomplissement de l'expulsion des Anglais du Canada ; l'indépendance de ce pays en résulterait-elle ? Vraiment non. Ce qui en résulterait, — les aspirations d'une partie du Canada le prouvent suffisamment, — le voici : les États-Unis le prendraient d'abord sous leur protection et ne tarderaient pas à le faire entrer dans l'Union.

Disons-le donc, la question irlandaise importe bien moins aux États-Unis que la question canadienne ; mais ils exploitent la première au profit de la seconde ; et les bras, la haine, la misère, la colère du peuple irlandais si humilié, si méprisé, si outragé en Angleterre, sont autant de moyens qu'ils arment et mettent en action pour arriver à leur but. Quelle plus belle politique que celle qui consiste à faire la guerre à une nation avec les propres éléments de discorde et les propres soldats de cette nation ?

N'est-ce pas d'ailleurs ainsi qu'ils ont agi au Mexique ? N'est-ce pas avec les soldats et le nom de Juarez qu'ils ont fait la guerre à Maximilien ? Le héros du fénianisme irlandais et le héros du libéralisme mexicain, Stéphens et Juarez, oui, voilà les instruments avec lesquels ils espèrent arriver à la conquête finale de tout le continent !

ce n'est pas un problème mais une chose forcée que la haine des races provoquera et précipitera infailliblement. Tels sont, d'ailleurs, aujourd'hui leurs moyens d'action qu'ils ne déguisent même plus leurs intentions. Ecoutez les harangues de leurs orateurs au Congrès ; examinez leur façon d'agir ; lisez la correspondance officielle de M. Seward, voyez-les au sud et à l'ouest enceindre les côtes mexicaines de leurs lignes multiples de bateaux à vapeur, traverser, à l'est de ce pays, le Rio-Bravo, au nord, le Rio-Gila ! Ils l'étreignent dans leurs serres, lui donnent les moyens de résistance contre ce qu'ils appellent l'invasion européenne, afin de mieux préparer la leur ; ils parlent au peuple d'unité américaine quand nous lui parlons de régénération mexicaine ; ils font briller à ses yeux les oripeaux républicains quand nous levons pour lui l'étendard de l'indépendance et de la civilisation ; ils dénoncent les projets de conquête qu'ils nous prêtent, comme attentatoires à la liberté américaine, quand, en fait de conquêtes, nous proclamons et prouvons par nos actes n'en vouloir d'autres que celles de débouchés nouveaux pour notre commerce et notre industrie !

On ne croit pas généralement en France à cette antipathie profonde de la nation américaine pour tout ce qui n'est pas américain. L'Empereur Napoléon l'a admirablement pressentie en établissant la distinction des deux races latine et anglo-saxonne. Qu'on le reconnaisse donc une bonne fois, l'Océan sépare les mondes mais non pas les haines ; c'est

sur l'Océan, au contraire, qu'elles se rencontreront en dernier lieu pour se livrer la dernière bataille, bataille de laquelle résultera pour l'un ou pour l'autre continent la suprématie commerciale.

Ce qui nous confirme surtout dans cette opinion qu'on ne croit pas en France à l'antipathie américaine, c'est le passage suivant que nous trouvons dans « l'Exposé de la situation de l'Empire », présenté au Sénat et au Corps Législatif le 17 février 1866.

« ... A mesure que la féconde activité du peuple « américain fait disparaître les traces de quatre an- « nées de luttes et d'épreuves, un vaste champ « se rouvre aux entreprises de nos exportations. Si « l'élévation d'un tarif voté sous la pression de né- « cessités passagères entrave encore aux États- « Unis l'écoulement des produits français, nous ai- « mons à penser que le Gouvernement fédéral ne « tardera pas à revenir, dans la fixation des droits « de douane, ainsi que dans leur perception, à cet « esprit libéral que la plupart des nations européen- « nes s'accordent aujourd'hui à considérer comme « l'un des gages les plus certains du développement « de la richesse publique. »

Puisse l'avenir nous donner tort; mais qu'on nous permette de le dire : la « pression » sous laquelle les tarifs quasi-prohibitifs qui frappent les marchandises étrangères aux États-Unis, résulte bien moins des « nécessités passagères » que du nouveau système, soi-disant « protecteur », adopté par les écono-

mistes « *know-nothing* » (1) de cette nation. Nous voudrions aussi « espérer » que le Gouvernement fédéral reviendra sur les mesures prises ; mais comment le pourrions-nous quand, au contraire, dans le cours de la session dernière, nous avons vu, sous l'influence des ultra-républicains, le Congrès voter une aggravation de droits qui porte principalement sur les produits français et qui reçoit dès à présent sa rigoureuse exécution.

Il est temps d'ouvrir les yeux sur cette grave matière et de se rendre enfin compte de la situation. L'Union américaine se croit aujourd'hui indissoluble ; — bien des gens ne partagent pas cet avis, mais enfin c'est le sien ; elle est de plus assurée, — et en cela elle a raison, — qu'avec les éléments qu'elle possède déjà, sa population, et par conséquent sa consommation, ne peuvent que s'accroître vite et prodigieusement; elle est enfin convaincue qu'elle peut désormais se passer des produits de l'importation étrangère ! C'est, il nous semble, dans cette dernière raison qu'il faut chercher la cause de l'énormité de son tarif douanier. Posons donc une question.

Les États-Unis ont-ils véritablement fait assez de progrès en agriculture et en industrie pour se passer au besoin des produits du dehors ?

L'agriculture et l'industrie américaines, il faut le

---

(1) « *Know-nothing* », qui ne connaît rien (en dehors de la doctrine Monroë résumée comme nous l'avons fait par ces mots : L'Amérique aux Américains); c'est le nom donné par les masses aux ultra-républicains.

reconnaître, n'ont rien à envier à celles des autres pays. Dans les États nouveaux situés entre le Pacique et les montagnes Rocheuses, contrées où l'exploitation des mines, en raison des bénéfices réalisés et réalisables, semblerait devoir exclure toute autre occupation, l'agriculture spécialement a déjà fait tant de progrès que l'ensemble de ses produits donne annuellement à l'exportation un excédant important de production sur la consommation locale. La Californie, depuis 1856, exporte des blés en Angleterre et en Europe; des céréales, de la farine, etc., au Mexique, en Australie, en Chine, au Japon, dans la Colombie-Britannique; elle-même est à la recherche de débouchés, et les pays du Pacifique, nord et sud, sont devenus ses tributaires.

Quant à l'industrie, il n'est pas de peuple au monde qui ait réalisé tant de prodiges en aussi peu de temps que l'Américain du Pacifique. Raisonnant par comparaison et d'après les vieux errements de la politique commerciale européenne on a prétendu que la cherté de la main-d'œuvre mettrait pendant bien longtemps encore obstacle aux développements industriels de ces contrées. — Descendons au fond des choses et voyons si, au contraire, cette cherté n'a pas été salutaire et stimulante à la fois.

Quand on agite cette question, il ne faudrait pas commencer par oublier que l'énorme production des métaux précieux, les facilités commerciales, les bénéfices mêmes du négociant ou de l'industriel, en lui créant une situation exceptionnelle, justifient

toutes les dépenses qu'il a faites dans le but d'améliorer son mode de production ; il ne faudrait pas oublier que la cherté de la main-d'œuvre est partout, — c'est notre avis du moins, — en raison directe du taux de l'intérêt de l'argent. C'est précisément à cause des facilités extraordinaires que le débiteur a toujours eues en Californie de se libérer, que l'intérêt de l'argent est resté si élevé. Nous l'avons vu, en 1850, variant de 3 à 5 pour 100 par mois ; nous l'avons vu, de 1854 à 1856, descendre à 2 pour 100; en 1860, variant de 1 à 2; en 1864, fixe à 1 pour 100, par mois toujours ; en 1866, descendre à 10 pour 100 par an. Or, chacune de ces variations du taux de l'intérêt a été suivie d'une diminution proportionnelle dans le prix de la main-d'œuvre. Et, parce que le taux de l'intérêt baisse, qu'on ne s'imagine pas que la production des métaux s'affaiblisse, nos statistiques du chapitre précédent prouvent le contraire : cette baisse est due au cours naturel des choses ; la population augmente, le prix de l'existence diminue, le bien-être individuel progresse, la sécurité est aussi parfaite que partout ailleurs ; aussi ce n'est plus l'ouvrier qui va chercher le capital, mais bien le capital qui s'offre de lui-même à l'ouvrier ; puis, il faut tenir compte de la transformation du travail des mines. Pendant dix ou douze ans, le simple lavage des terres de surface à occupé le mineur, aujourd'hui cette opération n'est que secondaire et peu rémunérative ; c'est dans la profondeur de la terre, dans la mine véritable que

l'homme va chercher le métal ; aussi lui faut-il des capitaux suffisants, des machines à vapeur puissantes, des intelligences spéciales ; il met autant de temps à présent, il est vrai, à produire un dollar qu'en 1850 il en mettait pour en produire dix, mais la régularité de cette production s'est jusqu'ici si bien maintenue que le capitaliste à perdu toutes ses appréhensions. D'un autre côté, grâce à l'agriculture, les denrées baissent de valeur ; enfin, nous le répétons, la population augmente sans cesse et les capitaux sont plus abondants. Ne sont-ce pas là des raisons suffisantes de diminution d'intérêt d'argent et de main-d'œuvre ?

C'est le beau côté de l'économie politique américaine d'avoir eu l'habileté d'offrir à l'ouvrier des salaires considérables pour ouvrir la porte à l'industrie et empêcher le travailleur de se rejeter sur l'exploitation unique des mines. Il n'est pas de sacrifices qu'elle n'ait faits, à cet égard; afin de préparer l'avenir elle a souvent sacrifié le présent , mais l'événement donne raison à sa conduite. Eh ! que lui importait le salaire énorme de cent, de mille ouvriers, quand il s'agissait d'élever sur son territoire des fabriques, des usines, des manufactures, des ateliers mécaniques ? quand il s'agissait de tirer elle-même parti de ses produits naturels, plus profitables sous forme d'articles fabriqués que sous forme de matières premières ? Qu'importaient aux hardis promoteurs de l'industrie des tissus de laine, par exemple, les huit, dix ou vingt dollars par jour qu'ils ont pu

donner momentanément aux ouvriers qu'ils avaient appelés d'Europe pour mettre leurs ateliers en action ? Ce salaire payait l'artisan de son travail et surtout des connaissances, du savoir-faire qu'il répandait autour de lui. Aujourd'hui que l'œuvre est en train, et que le nombre des capacités est suffisant, le salaire est tombé à une moyenne de deux dollars. Voilà comment le présent à payé les avances du passé; voilà comment le pays est devenu industriel. La cherté primitive de la main-d'œuvre, dans ce cas comme dans tous les autres, n'a été, pour l'industriel, qu'une avance ou, si l'on préfère, qu'un placement de fonds.

Parlerons-nous des facultés industrielles de l'Américain ? Elles sont étonnantes. Nul peuple n'est plus fertile en expédients pour éviter le travail manuel et les frais de production. Il est ingénieux, inventif, industrieux, entreprenant, sûr de lui-même, ne doutant de rien. Ses succès dans les arts mécaniques non-seulement entretiennent chez lui l'esprit d'innovation, mais le distinguent de tous les autres hommes en ce que rien ne l'arrête, rien ne le surprend. Plus que personne, il s'identifie aux besoins de l'époque, et trouve souvent à corriger là ou d'autres avaient cru atteindre la perfection. L'Exposition universelle de 1867 ne l'a-t-elle pas prouvé ?... Il a une machine pour tous les ouvrages : « c'est ainsi, a dit un observateur anglais, que ses champs sont labourés, ensemencés et moissonnés à la mécanique, son linge lavé avec des bras de bois, ses vaches traites à l'aide d'un

outil breveté ; ses chaises, ses tables, ses meubles en général, sortent de fabriques aussi vastes que celles où nous travaillons le coton, et le tout est fait à la mécanique ! »

Voici l'homme, voici le peuple contre lequel nous nous sommes heurtés au Mexique. Certes il n'a pas levé le masque, mais on comprenait qu'il était là d'une manière évidente. Dans chaque obstacle que nous rencontrions on pouvait constater la part qu'il y prenait. Il proclamait ouvertement la neutralité, mais en sous main il armait les flibustiers de Brownsville, préparait le pillage de Bagdad et l'invasion de Matamoros, quitte à désapprouver l'action sans poursuivre les coupables ; il donnait de l'argent aux réfugiés, encourageait leurs complots, mêlait encore ses flibustiers, dont il fera plus tard des héros, à toutes les tentatives des ennemis de l'empire de Maximilien, et le Gouvernement fédéral protestait de sa bonne foi quand on lui demandait des explications !

Tout l'indique, les États-Unis n'attendent que l'occasion pour imposer au Mexique un protectorat, prélude d'une annexion définitive. Si l'on doutait de leurs intentions il serait facile de s'en convaincre en étudiant sur la carte leurs frontières au fond du golfe de Californie. Leur territoire commence au fort Yuma, à trente milles de l'embouchure du Colorado, fleuve qui leur appartient dans tout son parcours, sauf ces trente milles. Est-il admissible qu'ils se contentent jamais de gaieté de cœur de la possession d'un pareil fleuve sans être maîtres de l'entrée ? Encore si ce

cours d'eau leur était inutile, mais non, outre qu'il n'y a rien d'inutile chez eux, c'est la grande route du commerce entre San-Francisco d'une part, New-York de l'autre et les Territoires d'Arizona et d'Utah. Deux lignes de bateaux à vapeur, depuis 1864, s'y font concurrence du fort Yuma jusqu'au confluent du Rio-Virgen; des barques le remontent ensuite jusqu'aux établissements des Mormons, à quelques centaines de milles de Great Salt Lake City (1), point de jonction futur de la partie occidentale du chemin de fer interocéanique avec la partie orientale. Après le Columbia et le Fraser, peut-être même avant ce dernier, c'est le plus grand fleuve de la côte d'Amérique sur le Pacifique. Rien n'est donc plus naturel que l'aspiration des États-Unis à une rectification de frontières de ce côté (2).

Si on leur concède ce point, — chose inévitable dans l'avenir, — un danger naît immédiatement, celui-ci : ils prétendront ne pouvoir se passer de la Basse-

(1) « Ville du Grand Lac salé, » capitale du Territoire de l'Utah et nouvelle Jérusalem de la secte des Mormons. Le lecteur désireux de s'instruire sur les Mormons fera bien de consulter les beaux travaux de M. Jules Rémy; nous ne connaissons rien de plus intéressant que sa relation intitulée: *Voyage au pays des Mormons*. 2 vol. in-8°. (Dentu, éd. Paris 1860.)

(2) Rien ne serait plus curieux que l'histoire des usurpations américaines dans les États de Chihuahua et de Sonora. Nous n'en citerons qu'un exemple assez étrange et qui ne remonte qu'aux années les plus récentes. Sur la rive mexicaine du Rio-Bravo del Norte s'élevaient quelques villages : Isletta, Socorro et San-Elzeario. Le traité de Guadalupe garantissait indubitable-

Californie et des pays limitrophes de la mer de Cortès (1), car leur navigation, diront-ils, y serait forcément contrôlée et gênée; leurs navires caboteurs, soit à voile, soit à vapeur, manqueraient de points de relâche et de ravitaillement; ils subiraient la conséquence de leur qualité d'étrangers dans tous les ports où ils s'arrêteraient; leurs intérêts maritimes en souffriraient autant qu'aujourd'hui, et la possession de l'embouchure du Colorado serait à peu près stérile. L'adjonction à leur territoire de la baie de la Madelaine, du cap Saint-Lucas, de La-Paz, puis, sur la rive opposée, d'Altata, de Navachiste, de Guaymas, voire même de Mazatlan, peut seule leur assurer le monopole de la navigation dans cette mer intérieure essentiellement américaine par ses débouchés !

A l'appui de ces prétentions, — que nous tenons pour positives, — écoutez leur raisonnement : De quelle utilité sont ces pays pour le Mexique ? Quelles ressources en retire-t-il ? Ils renferment des mi-

---

ment ces villages au Mexique. Voici par quel procédé ingénieux les *Yankees* se les sont appropriés : ils ont fait une digue pour détourner le Rio-Bravo et le rejeter vers l'ouest, de telle sorte que les villages mexicains se sont trouvés un beau jour être sur la rive américaine ! Des usurpations de cette nature se poursuivent chaque jour sur les frontières du Nord. C'est ainsi que les terribles enfants de l'Union marchent en aventuriers conquérants au mépris du droit, par la seule autorité de la force, de l'énergie et de l'audace. (*Annuaire des Deux-Mondes*, — 1851-1852. États-Unis du Mexique, page 792.)

(2) On sait que par mer Vermeille, mer ou golfe de Cortès, golfe de Californie, il faut entendre la même chose.

nes dont l'exploitation mettrait annuellement dans la circulation des millions de dollars; elles ne sont pas même toutes explorées ! Voyez, disent-ils, ce que nous avons fait en Californie; comparez les bénéfices que le monde entier y a réalisés, depuis que nous la possédons, avec ce qu'elle était entre des mains de race latine ! Nous mettrons le Mexique à son niveau; nous y transporterons nos capitaux, notre industrie, notre vigueur d'initiative. Avec nous une immigration colossale, telle que nous savons l'attirer, s'y fixera sans retour; au lieu de l'effroyable anarchie qui y règne, on verra fleurir les arts, le commerce et l'agriculture. Le malheureux habitant, qui se contente de haricots, de viande sèche et de maïs pour toute nourriture actuellement, jouira avec nous de l'abondance et du bien-être, en consommant *nos* produits et les siens. Qu'importe, d'ailleurs, au Mexicain le pavillon sous lequel il exportera ses minéraux et ses marchandises, pouvu qu'il les exporte, pourvu qu'on lui assure des débouchés ? »

Telles sont les raisons par lesquelles les Américains, — leurs journaux en font foi, — prétendent justifier leur ambition : malgré ce qu'elles ont de spécieux, qu'on y prenne garde, elles ont pour adhérents une foule d'étrangers et même de Mexicains, qui mettent leurs interêts personnels au-dessus de l'honneur de leur patrie.

Au double point de vue de la civilisation et du commerce du monde, si, malgré nos efforts et nos sacrifices, nous ne pouvons parvenir à imprimer au

Mexique l'impulsion nécessaire à sa régénération ; c'est-à-dire, si nous ne pouvons y établir un gouvernement fixe, respectable, assez puissant pour se diriger lui-même, capable en un mot de donner à ses populations la somme de bonheur et de prospérité que l'étendue et la richesse de son sol comportent, oui, certes, dans ce cas, il vaudra mieux le voir tomber sous la tutelle américaine que persévérer dans les horreurs de la guerre civile au milieu desquelles il se débat depuis qu'il est indépendant. Mais alors il faudra renoncer à l'espoir d'y ouvrir jamais à nos produits des débouchés durables autant qu'avantageux ; il faudra accepter la prépondérance américaine dans le Nouveau-Monde et sur les Océans, telle que notre indifférence et notre faiblesse l'auront laissé s'établir ; il faudra condamner l'avenir à ne profiter des développements assurés de ces belles contrées que dans la proportion que les États-Unis voudront bien lui accorder ; il faudra renoncer à nos lignes de bateaux à vapeur dans le golfe du Mexique, et à celles que nous projetions d'établir sur le Pacifique, renoncer enfin à la route occidentale du Japon et de la Chine !

L'Amérique n'a plus un besoin absolu de nos produits ; elle le prouve par les surtaxes qu'elle leur impose. Renonçant d'elle-même à ce libéralisme qui attira chez elle tant d'hommes et de capitaux, alors qu'elle ignorait encore ce que l'avenir réservait à la Californie et à ses provinces du Pacifique, elle n'accepte de l'étranger que ce qui est susceptible de devenir amé-

ricain. C'est au moment où l'Europe renverse les frontières fiscales, ouvre le champ à la concurrence, comme le gage le plus certain « du développement des richesses publiques », qu'elle élève ses barrières et établit chez elle, pour la « protection » de son industrie, le système douanier le plus rigoureux qui ait jamais existé dans l'Ancien-Monde. Non, non, encore une fois, ce n'est pas « sous la pression de nécessités passagères » qu'elle agit ainsi ; elle obéit au principe de la doctrine Monroe; elle poursuit la réalisation de son programme : « L'Amérique aux Américains », et ne voit plus son intérêt que dans la contre-partie des mesures adoptées par celle qu'elle appelle son ennemie, — l'Europe !

Se remémorant les guerres civiles et la haine des habitants du Sud contre ceux du Nord, quelques esprits affectent à l'égard de la puissance des États-Unis un scepticisme que les personnes au courant des choses de ce pays ne sauraient partager. Pour notre compte, une pareille quiétude est loin de notre cœur, et nous ne croyons pas que la politique européenne doive compter sur la probabilité d'une séparation définitive ; elle peut se produire, certes, mais en attendant n'est-il pas plus sage de considérer les États-Unis pour ce qu'ils sont, pour ce qu'ils valent réellement avec toutes leurs ressources et toutes leurs forces réunies ?

Si (ce qu'à Dieu ne plaise !), pour une raison ou pour une autre, la France ou une partie de l'Europe entrait en lutte contre les États-Unis, elle trouverait, n'en doutons pas, tout l'élément américain sur pied

pour la combattre. Les conséquences de cette guerre de continent à continent seraient terribles; et, bien que nous n'ayons pas lieu d'en appréhender l'issue pour l'Europe, le mal du vainqueur serait peut-être aussi grand que celui du vaincu. Compter sur la division de son ennemi est quelquefois s'exposer à être battu par lui; mieux vaut le croire supérieur à ce qu'il est en effet.

L'Amérique n'est pas, d'ailleurs, sans envisager elle-même la possibilité d'une levée de boucliers contre une partie de l'Ancien-Monde, et, si nous ne nous trompons, son entente cordiale avec la Russie n'est pas étrangère à cette arrière-pensée

---

CHAPITRE HUITIÈME.

L'Amérique centrale et la Colombie.

SOMMAIRE : Le commerce appelle de ses vœux le percement de l'isthme de Panama. — Utilité de l'œuvre. — Comment on peut l'opérer. — Calculs du commentateur du Lieutenant Maury. — Ce qu'on gagnerait à faire ce canal. — Les difficultés à vaincre comparées à certaines difficultés vaincues. — L'opinion américaine. — L'idée napoléonienne. — Le chemin de fer de Panama. — Autres Compagnies de transit. — L'Amérique centrale. — Ses ressources. — Situation industrielle, commerciale et politique. — Le traité Clayton-Bulwer. — Le climat. — Les ports. — États-Unis de la Colombie (Nouvelle-Grenade). — Parallèle. — Commerce et ressources. — Le nouveau traité de la Compagnie de transit. — La presse américaine au sujet de ce traité. — Résumé de la situation.

De toutes les améliorations sollicitées par les besoins commerciaux du Pacifique, la principale est le percement de l'isthme de Panama. Tant que nos navires seront obligés de doubler le cap Horn pour passer d'un Océan dans l'autre, nos entreprises, sur la côte occidentale d'Amérique, seront forcément limitées. En vain la vapeur, en activant la circulation, aura imprimé aux transactions internationales une impul-

sion aussi féconde qu'inespérée; en vain la Californie aura rempli le monde de son or et de son nom; en vain ces lointaines contrées auront fait briller aux yeux de la civilisation européenne la richesse et l'infinité de leurs ressources; le progrès ne sera complet, le triomphe ne sera définitif, que lorsque le génie humain aura trouvé le moyen de faire passer ses bâtiments à travers les montagnes du Centre-Amérique.

Il le faut, c'est une nécessité absolue; le siècle manquerait à sa mission s'il léguait à son successeur l'exécution de cette œuvre. La politique, le commerce, l'industrie du monde entier, sont intéressés dans cette question, car l'homme n'aura véritablement pris possession du globe que lorsqu'il pourra se rendre d'un point à un autre sans subordonner sa marche aux exigences des difficultés physiques.

L'utilité d'un canal de jonction entre l'Atlantique et le Pacifique, à cet endroit de la terre, n'est plus à prouver; l'approbation universelle est acquise d'avance à la nation qui en entreprendra l'exécution. Il est constant dans l'esprit de tous que, soit sur un point, soit sur un autre, entre le Darien et le Téhuantépec, elle ne présente pas de difficultés vraiment insurmontables. Une foule de projets ont été mis au jour pour opérer cette œuvre; tous sont promptement tombés dans le néant parce que tous reposaient sur la formation de compagnies particulières; c'était là le vice. Mais qu'une nation (la France, l'Angleterre, les États-Unis, par exemple,) ou plutôt que toutes les na-

tions ensemble entreprennent la tâche; qu'elles y consacrent quelques années de leur influence, de leur volonté, et y engagent des capitaux suffisants *au prorata de leur tonnage maritime respectif*, et dès lors la réussite sera assurée.

Si l'on additionnait, nous disait un jour à San-Francisco, un capitaine au long-cours français, les millions perdus par la longueur inévitable des traversées des bâtiments de commerce qui doublent le cap Horn, faute d'un canal maritime à travers l'Amérique centrale, on serait surpris d'en voir annuellement le total supérieur à la somme qu'il faudrait pour creuser ce canal! A l'appui de cette assertion il citait le fait suivant :

Le commentateur et traducteur du bel ouvrage du Lieutenant Maury, M. Vanechout, à propos de la durée des traversées du cap Horn, constate par des calculs aussi curieux que faciles à vérifier, que le seul fait des découvertes et observations sur les courants du célèbre navigateur américain, en abrégeant d'une vingtaine de jours (1) le temps de ces traversées, donne au commerce des États-Unis une moyenne de bénéfice annuel de 18 millions de francs dans son intercourse avec l'Australie, et, en ne comp-

(1) « Les cartes des vents et des courants de notre Lieutenant Maury ont diminué de 40 jours la longueur des traversées de l'Atlantique à nos ports du Pacifique. »
(*Message de M. Millard Fillmore, Président des États-Unis*. — 1852.)

tant cette abréviation que de dix jours seulement dans la moyenne combinée des quatre traversées d'Europe, d'Australie, de Rio-Janeiro et de Californie, une économie de 32 millions par an pour ces mêmes États-Unis.

Que l'Angleterre, la France et les autres Puissances maritimes fassent leurs comptes respectifs et en ajoutent le montant à celui-ci ! Si pour dix jours un pareil bénéfice est réalisé par une seule nation, que serait-ce donc si, par suite de l'ouverture d'un canal à travers l'isthme, les navires du monde entier pouvaient passer d'un Océan dans l'autre sans interruption de voyage, sans débarquement de fret, sans *rompre charge*, comme on dit dans le commerce (1) ?

---

(1) Pour l'intelligence de ce point important, nous allons placer sous les yeux du lecteur le tableau des distances comparatives des routes maritimes entre les principaux ports des deux Océans Atlantique et Pacifique, en passant par le cap Horn ou par le Nicaragua (Amérique centrale). Les chiffres répondront mieux que nous ne saurions le faire à certaines questions que nous avons plus d'une fois vu soulever par la presse Américaine et le commerce de San-Francisco.

Quel serait le principal effet de l'exécution d'un canal à travers l'isthme de Panama ? Ne serait-ce point de forcer le commerce maritime de l'Europe avec la Chine et le Japon à prendre immédiatement cette voie et le détourner, au moins en partie, du cap de Bonne-Espérance et de l'isthme de Suez? Ne serait-ce point également de forcer le commerce maritime de l'Ancien-Monde avec l'Australie et les mers du Sud en général à abandonner ses routes ordinaires? L'exécution de ce canal n'aurait-elle point encore pour effet d'engager particulièrement la France, qui n'envoie pas plus de 30 navires par an sur la côte occidentale de l'Amérique du Sud et 15 sur celle de l'Amérique du

M. de Humboldt, dont l'autorité peut être invoquée

Nord, à entrer plus activement dans le mouvement commercial de ces lointaines contrées? N'aurait-elle pas enfin pour effet de permettre à la navigation à vapeur de prendre possession du Pacifique et de réaliser toutes les merveilles que dans l'état actuel de la civilisation du monde on est en droit d'attendre d'elle?

Voici le tableau dont nous parlons; il est extrait du prospectus de la Compagnie du canal maritime international, Atlantique et Pacifique (limitée), sous le patronage et la protection des grandes Puissances maritimes. (Projet Félix Belly.)

INDICATION DES PORTS.			DISTANCES EN lieues		ABRÉVIATION de la DISTANCE.
			Par le Nicaragua.	Par le cap Horn.	
de New-York	à	San-Francisco	1750	3350	1600
—		Yédo	3200	6600	3400
—		Canton	3600	6800	3200
de France (Bordeaux, Havre)		Valparaiso	3000	4400	4400
— (Havre)		San-Francisco	3200	6500	3300
— —	aux	îles Marquises	3200	5200	2000
— (Marseille)	à	San-Francisco	3200	6700	3500
— —		Yédo	4100	7100	3000
de Cadix		Manille	4800	6800	2000
de Londres		San-Francisco et Vancouver	3300	6800	3500
—		Yédo	4200	7200	3000
—		Canton	5000	7800	2800
—	aux	îles Sandwich	3200	6000	2800
—	à	Sydney	4400	6600	2200
d'Amsterdam		Yédo	4800	7200	2400
—		Batavia	5050	7850	2800
de Saint-Pétersbourg		Sitka	4800	8000	3200
—		San-Francisco	4100	7600	3500
—		Yédo	5000	8000	3000
de Stockholm		Yédo	4800	7800	3000
de Dantzick		San-Francisco	4800	7800	3000
de Hambourg		San-Francisco	3450	6850	3400
de Constantinople		San-Francisco	3800	7600	3800
d'Odessa		San-Francisco	4000	7800	3800
de Trieste		San-Francisco	3450	6950	3500
—		Yédo	4350	7350	3000
de Gênes		San-Francisco	3200	6700	3500
—		Yédo	4100	7100	3000

avec utilité, cite, dans son célèbre ouvrage sur la Nouvelle-Espagne, neuf endroits différents où, par suite du plus grand rapprochement des eaux des deux Océans, l'exécution d'un canal paraît être facile. Parmi ces neufs points, il en est trois qui ont particulièrement appelé l'attention : l'isthme de Panama, — l'isthme de Nicaragua, — l'isthme de Téhuantépec.

Sans vouloir soulever ici une question de supériorité d'un endroit sur l'autre, ni débattre le plus ou moins d'obstacles à vaincre, qu'on nous permette de le dire, nous avons, de nos jours, des difficultés vaincues tout au moins égales à celles que présente le percement du canal de jonction. Que font nos ingénieurs dans les flancs du Mont-Cenis pour le passage d'un chemin de fer? Que fait M. de Lesseps, en Egypte, pour la section de l'isthme de Suez? Qu'a fait récemment M. Cyrus Field avec son câble transatlantique? Mon Dieu, l'exemple du tunnel de Londres ne provoque-t-il pas un projet dix fois, cent fois, mille fois plus fabuleux que celui de ce canal maritime? Nous voulons parler du percement d'un tunnel sous la Manche, pour rattacher l'Angleterre à la France! Mais, après ces exemples, si le canal du Centre-Amérique est impossible, ce projet de tunnel sous-marin, qu'est-il donc? Le percement du Mont-Cenis est-il moins malaisé et moins dispendieux que celui de l'isthme de Panama? Non, non, ce qui nous arrête est bien moins la question physique ou pratique que la question politique. On connaît à cet égard l'opinion des États-Unis.

« *As regards political effects, it may be assumed as*
« *certain, that, should the canal be made by any com-*
« *pany or nation whatsoever, it will, in time, notwiths-*
« *tanding any precautions by treaty or otherwise,*
« *become the property of the greatest naval Power,*
« *which will derive a vast increase of political strength*
« *from the possession.* » C'est-à-dire : « Quant aux
« conséquences politiques, on peut affirmer avec cer-
« titude que, si ce canal est jamais fait par une com-
« pagnie ou une nation quelconque, nonobstant
« toutes précautions ou traités, il deviendra, dans
« un temps donné, la propriété de la plus puissante
« nation maritime, qui en retirera un énorme accrois-
« sement d'influence politique (1). »

C'est là le danger, c'est là ce qu'on craint, c'est là ce qui nous arrête !

Mais qu'on y réfléchisse : si une nation devenait assez puissânte pour maîtriser le reste du monde et fouler aux pieds tous les traités, les nationalités se perdraient dans son sein comme les fleuves dans la mer. Ceci est-il à craindre ? Nous ne le pensons pas. Et cependant nous reconnaissons qu'il est utile de prendre quelques précautions et de ne pas laisser, pendant qu'il en est temps encore, se développer, au préjudice de toutes les Puissances, les ambitions effrénées et contagieuses d'une seule. Voilà pourquoi

---

(1) Robert Greenhow. — *History of Oregon and California.* — In-8°. Boston, 1847.

nous avions applaudi sans réserve à cette profonde et sage pensée qui conduisit nos armes au Mexique :

«... Nous n'avons aucun intérêt à ce que la répu-
« blique des États-Unis s'empare de tout le golfe du
« Mexique, domine de là les Antilles et soit la seule
« dispensatrice des produits du Nouveau-Monde. Si,
« au contraire, le Mexique conserve son indépen-
« dance, nous aurons garanti leur sécurité à nos
« colonies des Antilles... nous aurons établi notre
« influence bienfaisante au centre de l'Amé-
« rique (1). »

S'il était besoin de prouver la nécessité du canal interocéanique, nous citerions les services rendus au monde entier par le chemin de fer construit entre Panama et Colon (Aspinwall), par les Américains. Poursuivant leur idée fixe de domination sur le continent septentrional du Nouveau-Monde, les États-Unis ont été les premiers à comprendre l'importance de l'ouverture des communications entre les deux Océans. En attendant le canal, ils ont fait le chemin de fer. Par un premier traité en date du 15 avril 1850, le gouvernement de la Nouvelle-Grenade concéda à une compagnie américaine, représentée par M. John L. Stephens, le privilége de cette voie de transit. Aux termes de cet acte, la compagnie contractait l'obligation de construire sa ligne en six ans (elle n'en a mis que cinq), et le gou-

(1) Voir chapitre 5, « le Rôle du Mexique ».

vernement grenadin déclarait que tous les terrains de l'État, traversés par la ligne ferrée, seraient abandonnés gratuitement à la compagnie. De plus, il était accordé aux concessionnaires 64,000 hectares de terres sur divers autres points de la république. La compagnie demeurait maîtresse absolue du tarif à appliquer tant aux voyageurs qu'aux marchandises et s'engageait à payer au gouvernement trois pour cent du revenu net de l'entreprise. De son côté le gouvernement se réservait le droit d'acquérir pour son compte le chemin de fer au bout de 20 ans ou de 30 ans, à sa convenance, promettant de payer, dans le premier cas, cinq millions de piastres et dans le second, deux millions. Cet acte vient d'être modifié par un nouveau traité dont nous parlerons tout à l'heure. La longueur totale du parcours est d'environ 74 kilomètres. Aujourd'hui, tout ce qui passe par Panama paie un tribut à la compagnie de transit, et c'est par millions de dollars qu'annuellement elle compte la somme de ses opérations (1).

(1) Pour donner une idée du mouvement d'affaires de la compagnie de transit, nous reproduirons ici les statistiques recueillies par nous, d'après diverses publications, et concernant les voyageurs et les marchandises de la Californie seulement, en 1864 et 1865, c'est-à-dire dix ans après la mise en exploitation de l'entreprise.

		1864	1865
VOYAGEURS	allant en Californie	23,573	14,963
	venant de —	12,627	15,029
TOTAL transporté par la Compagnie.........		36,200	29,992
		Tonneaux.	Tonneaux (A).
MARCHANDISES pour la Californie (tonnage réel)		31,348	24,927

(A) Cette décroissance dans le tonnage des marchandises en destination de

Le chemin de fer de Panama, malgré ses avantages, n'est pas la seule voie de communication créée par les Américains au Centre-Amérique. Depuis plusieurs années, une compagnie rivale de la grande ligne maritime subventionnée par les États-Unis a organisé un service de transit à travers l'isthme de Nicaragua. La « ligne du peuple » (*People Line*), comme elle s'intitule, bien que tout à fait secondaire, si on la compare à la compagnie des paquebots à vapeur de la Malle du Pacifique (*Pacific Mail Steam Ship company*), a pourtant son importance relative; elle transporte, pour la moitié des prix exigés par sa rivale de 10 à 12,000 passagers annuellement entre New-York et San-Francisco. Le Nicaragua lui doit certainement une partie de sa prospérité actuelle. Enfin une autre compagnie s'organise en ce moment à New-York pour construire un chemin de fer à travers l'isthme et devant correspondre avec les bateaux à vapeur qui déjà font le service des transports sur le lac de Nicaragua.

Ceci nous amène naturellement à entrer dans quelques détails sur ces contrées.

Sous le nom d'Amérique centrale, on comprend la réunion des cinq républiques formant autrefois la Capitainerie Générale du Guatemala, savoir : le Guate-

---

San-Francisco est amplement expliquée par l'énormité du tarif douanier des États-Unis (Voir chap. VII). NOTA : Si la Californie n'expédie pas de marchandises par Panama, en revanche tout son or exporté pour les pays de l'Atlantique prend cette route.

mala, le San-Salvador, le Honduras, le Nicaragua et le Costa-Rica. La population totale de ces cinq États excède de très-peu deux millions d'âmes, sans compter les Indiens d'une foule de tribus, tels que les Mosquitos, les Xicaques, les Payas, les Towkas, les Woolwas, les Ramas, les Guatusos, les Talamancas, les Lacondones, les Manches, etc., etc.

Ces contrées, connues mais à peine peuplées et exploitées, sont pourtant dignes du plus haut intérêt ; la nature y a été prodigue de ses dons : l'indigo du San-Salvador, le café du Costa-Rica, le cacao du Guatemala, les bois de construction, d'ébénisterie et de teinture du Honduras et du Nicaragua, ont une réputation universelle et attirent sur ces côtes les navigateurs et les marchands de tous les pays. Le sol lui-même renferme des richesses infinies ; partout on y trouve en quantité et en qualité supérieure, des mines de houille, de fer et de divers métaux précieux (1).

---

(1) Nous lisons dans un journal de Panama en date du 26 juillet 1866 :

« Le premier contingent d'émigrants envoyés par la compagnie américaine de colonisation, organisée à San-Francisco et à Cincinnati, est arrivé à Léon de Chinandega, sous la conduite du capitaine Douglas. Presque tous les émigrants se sont immédiatement adonnés à la culture ou au travail des mines.

« Déjà l'année dernière, une vingtaine de familles américaines du Missouri avaient émigré au Nicaragua, et s'étaient fixées dans le département de Matagalpa, mais la plupart d'entre elles se sont depuis transportées dans le district de Chontalès, le plus beau et le plus fertile de la république et que des bateaux à vapeur mettent en communication directe avec l'Atlantique, par

Les bois de campêche; d'acajou, de brésil, de cèdre; les arbres gommeux et résineux qui fournissent la térébenthine, le caoutchouc, le baume, le copal, la laque, la salsepareille et vingt autres produits, abondent dans ces contrées luxuriantes ; le coton peut y être récolté en quantités considérables ; le tabac, le maïs, le riz, la canne à sucre, y sont cultivés avec un succès toujours croissant, et l'élève du bétail y occupe une partie de la population. Tout existe et tout est à créer au Centre-Amérique, c'est-à-dire que les matières premières y regorgent et que l'industrie y est dans l'enfance. Malheureusement la guerre civile, cette plaie des pays hispano-américains, y arrête les développements du commerce ; jamais elle n'y est complétement éteinte ; soit dans un État, soit dans l'autre, elle ravage propriétés, établissements industriels, entreprises agricoles, etc. Il en est de ces pays comme du Mexique ; à moins que les grandes Puissances n'interviennent dans le règlement de leurs affaires, à moins qu'on ne leur impose un gouvernement, comme on a fait jadis en Grèce, en Belgique,

---

le lac de Grenade et la rivière San-Juan. C'est dans ce district que sont situées les riches mines d'or et d'argent maintenant travaillées par des compagnies anglaises. Un misérable village, *Libertad*, est en voie de devenir une ville importante, grâce aux mines qui l'avoisinent, aux étrangers, à leur intelligence et au capital importé. L'air y est frais et salubre. Dans les derniers mois plus de cent mines d'or ont été *déclarées* en ce district, et quand la liste en a été publiée par la « *Gazette officielle* », l'effervescence, déjà grande, s'est élevée à un degré extraordinaire. »

par exemple, l'anarchie ne pourra cesser d'y régner d'une manière absolue.

Les provinces du Centre-Amérique portent en elles, on peut le dire, le germe de leur prospérité et celui de leur destruction. De même qu'au Mexique, le voyageur qui parcourt ces contrées ne peut jamais définir, tant les bouleversements politiques ont été profonds, s'il est dans un pays qui commence ou dans un pays qui finit ! Cet état de choses durera jusqu'à ce qu'une nation plus avisée s'en empare au mépris des protestations, des menaces et peut-être aussi de l'intervention armée des autres Pouvoirs. Les États-Unis sont prêts à jouer ce rôle ; il s'en est même peu fallu, il y a quelques années, que les hardies tentatives du flibustier Walker ne fussent couronnées de succès (1).

(1) Malgré la notoriété des événements dont le Nicaragua fut le théâtre à cette époque, nous croyons devoir en rappeler la substance à cause de l'influence politique qu'ils eurent sur le pays tout entier et de l'enseignement qu'ils nous ont laissé.

C'est en 1855, au mois de mai, s'il nous en souvient bien, que, personnellement, nous vîmes partir de San-Francisco pour l'Amérique centrale, le hardi aventurier américain. Le souvenir de ses échecs successifs dans la Basse-Californie et la Sonora ne put le retenir. *On l'appelait*, disait-il ! Le Nicaragua lui faisait des offres ! et, bien qu'il ne pût ou ne voulût pas alors donner des détails circonstanciés sur *cet appel*, dont il se faisait un prétexte, il n'en trouva pas moins une soixantaine de partisans dévoués à sa personne ou attachés à sa fortune. C'est avec ce contingent qu'il partit pour conquérir les cinq républiques du Centre-Amérique. Il est vrai qu'il comptait sur le secours du parti ré-

Ces tentatives, à quelque point de vue qu'on les envisage, n'ont pas été sans enseignement pour les puissances européennes que les empiétements des

---

volutionnaire à la tête duquel un M. Castellon, du Nicaragua, s'était placé.

Toute cette affaire ne fut pour les flibustiers qu'une démonstration sanglante. Quant à Walker, ébloui par le résultat de l'heureux coup de main qu'il opéra, le 13 octobre 1855, sur la ville de Grenade, il prit un instant son rôle au sérieux! Quel fou ne s'est un jour cru, de bonne foi, le souverain maître de la terre? Quoi qu'il en soit, il eut des succès, cela est incontestable, et si la plus petite, mais la plus brave des cinq républiques, — Costa-Rica, — ne s'en fût mêlée, on ne sait trop ce qui serait advenu, tant est piètre, avilie et molle cette population dégénérée de la race espagnole. M. Juan Rafael Mora, Président du Costa-Rica, mit à la raison le routier yankee. Grâce à l'initiative de ce courageux homme d'État, des mesures énergiques furent enfin arrêtées d'un commun accord; à différentes reprises, dans le cours de 1856, Walker fut battu par Mora. Tant que durèrent ses succès on applaudit à Washington; on fit plus, on reconnut officiellement son gouvernement improvisé, et sans on ne sait quel reste de pudeur, M. de Marcy, secrétaire d'État du Président Pierce, eût traité avec lui! La nouvelle de ses échecs répétés fit réfléchir le cabinet de Washington, et dès lors le héros californien, abandonné à son sort, tomba aussi promptement qu'il s'était élevé. Un instant il fut le maître du Nicaragua et il hésita en s'en déclarer dictateur. Il lui donna pour Président un certain Patricio Rivas (qui le trahit bientôt); lui-même se revêtit de ce titre quand Rivas lui eut tourné le dos, et il n'a rien moins fallu qu'une armée de 9,000 hommes pour le chasser du territoire. Le souvenir de William Walker est présent à toutes les mémoires dans le Centre-Amérique; quelques bonnes âmes y pleurent encore la mort de ceux qu'il fit fusiller sans pitié pour assurer ce qu'il appelait sa conquête. Parmi ces victimes, il faut citer M. Mateo Mayorga, ministre du gouvernement renversé par lui, et le général Ponciano Corral, qui avait eu le tort de lui faire subir un premier échec, lors de son arrivée dans le pays, sous les murs de la ville de Rivas.

États-Unis tiennent en éveil. L'Angleterre, plus intéressée que toute autre dans la question, à cause de sa colonie de Bélize, ne manqua pas de jeter les hauts cris et d'invoquer le traité Clayton-Bulwer, passé par elle et l'Union américaine le 19 avril 1850 (1). La chute de Walker mit fin à ces protestations, mais le *précédent* n'en avait pas moins été établi et l'article 1[er] du traité précité pas moins violé. Cet article en effet est ainsi conçu :

« Les deux parties contractantes s'engagent mutuellement à ne jamais élever ou maintenir aucunes fortifications qui pourraient commander le *canal à établir* ; elles renoncent à occuper, fortifier ou coloniser, comme à prendre ou à exercer aucun pouvoir sur les États de Nicaragua, Costa-Rica, sur la côte de Mosquitos ou toute autre partie de l'Amérique centrale, renonçant aussi de part et d'autre à profiter d'aucune protection que l'une ou l'autre fournirait ou pourrait fournir par la suite, d'aucune alliance que l'une ou l'autre aurait ou pourrait avoir sur ou avec aucun État ou aucune nation, dans la pensée d'élever ou maintenir aucunes fortifications de cette sorte ou d'occuper, fortifier ou coloniser le

---

(1) En 1852 l'Angleterre s'était emparée des îles Roatan, Bonacca, Utilla, et quelques autres situées dans la Baie de Honduras, pour les adjoindre à sa colonie de Bélize. Les États-Unis ne manquèrent pas de la rappeler à son devoir, au nom de ce même traité Clayton-Bulwer (ainsi nommé des deux plénipotentiaires anglais et américain qui l'ont rédigé), et l'Angleterre rendit ces îles au Honduras, leur propriétaire.

Nicaragua, Costa-Rica, la côte de Mosquitos ou aucune autre partie de l'Amérique centrale.»

Peu de pays sont mieux faits pour tenter l'émigrant. Sans doute, sur les côtes, et principalement sur le golfe du Mexique, le climat est souvent fatal aux Européens, mais dès qu'on pénètre dans l'intérieur, avec la température le climat change et devient d'une salubrité que rien n'a jamais démentie.

Chacune des républiques possède de nombreux et bons ports :

Le Guatemala, sur le golfe du Mexique, possède Izabal et *Santo-Tomas;* sur le Pacifique, Yztapa.

Le Honduras, sur le golfe, compte *Amoa*, *Puerto-Caballos* (aujourd'hui plus connu sous le nom de *Port de Cortès*), Puerto Sul, Triunfo-de-la-Cruz, Trujillo, etc., et sur le Pacifique, dans le golfe de Fonseca : *Amapala* (port franc), San-Lorenzo et La-Paz.

Le Nicaragua, sur le golfe a : Gracias a Dios, Blewfields et *San-Juan-del-Norte* ; dans le Pacifique : Culebra, Salinas, *San-Juan-del-Sur* et *Realejo*.

Le Costa-Rica n'a aucun bon port dans l'est ; mais, sur le Pacifique, il en possède un certain nombre parmi lesquels on peut citer : Golfo Dolce, *Punta-Arenas* et Caldera.

Enfin le San-Salvador, qui n'est baigné que par le Pacifique, possède *La Union*, dans le golfe de Fonseca, Jiquilisco ou Espiritu-Santo, Zaltepec ou Concordia, la Libertad et Acajutla ou Sansonate.

Parmi ces ports ceux qui sont soulignés sont les plus importants.

Il nous reste à dire un mot de la république des États-Unis de la Colombie, naguère République de la Nouvelle-Grenade et jadis Vice-Royauté de ce dernier nom.

C'est en 1810, pendant les guerres européennes, c'est-à-dire à l'époque où l'Espagne avait à soutenir les plus terribles luttes, et par conséquent ne pouvait donner qu'une attention bien secondaire à ce qui se passait dans ses colonies, que la Nouvelle-Grenade s'affranchit de la domination étrangère. A partir de ce moment, jusqu'en 1824, toutes les horreurs de la guerre civile se déchaînèrent sur cette malheureuse contrée. Un homme d'énergie et d'habileté, Bolivar, surgit alors, et la Nouvelle-Grenade fut par lui définitivement arrachée des mains de l'Espagne. Nous n'entreprendrons pas l'analyse des péripéties politiques qui en ont si souvent ensanglanté le sol ; qu'il nous suffise de dire qu'en 1861, une constitution nouvelle, votée par la nation, lui donna le nom qu'elle porte aujourd'hui (1).

---

(1) La Nouvelle-Grenade, le Venezuela et l'Equateur formèrent autrefois une seule et même confédération sous le titre de Colombie. Toute cette partie du continent sud de l'Amérique dut sa liberté à Bolivar. Plût à Dieu que la Colombie ne se fût jamais écartée des principes posés par ce grand homme ! Les antipathies locales, les passions, l'intérêt, l'étendue de la confédération, tout conspirait contre la durée de l'œuvre de Bolivar. La force militaire et la force civile, toujours en lutte, finirent par s'entre-détruire ; chaque pays reprit ses libertés et son impéritie pour former des républiques isolées. Comme nous l'avons dit au début de cet ouvrage, la liberté prématurée de ces peuples leur a plus nui que servi ! Quel spectacle ils donnent encore au monde !

Huit provinces ou départements la composent : Panama, — Bolivar, — Magdalena, — Santander, — Antioquia, — Bayaca, — Cundinamarca, — et Cauca. Sa population totale est d'environ deux millions et demi d'habitants, sans compter les Indiens estimés à peu près à cent mille. Bogota, la capitale, est la plus peuplée de ses villes (elle compte trente mille âmes); mais Panama, tant par sa position que par les ambitions étrangères qu'elle suscite, a une importance que l'avenir ne peut manquer de développer.

Tout ce que nous avons dit de la politique, du commerce, de l'industrie, des produits naturels, de l'avenir de l'Amérique centrale, peut se répéter pour la Nouvelle-Grenade. Ici, en effet, même incurie, même indifférence, même incapacité d'une part, et de l'autre, même fécondité, mêmes ressources naturelles que là. Comme les cinq provinces, ses voisines du nord, la Nouvelle-Grenade a ses convulsions politiques intermittentes ; selon les années et les hommes qui la gouvernent, elle a ses défaillances et ses moments de vitalité. On ne saurait mieux les comparer, elle et les républiques du Centre-Amérique, qu'à ces phares à feux tournants imaginés par Soleil, préconisés par Arago, et placés sur nos côtes pour guider les navigateurs ; tantôt c'est la lumière et tantôt les ténèbres qu'ils produisent ; au milieu de ces incertitudes, de ces péripéties, de ces alternatives, l'habile pilote reconnaît sa route, évite l'écueil et rentre au port sain et sauf ! C'est

l'histoire du colon dans ces pays-là, c'est le tableau de son existence que nous venons de retracer.

Les États-Unis de la Colombie, malgré les vicissitudes et les déchirements périodiques causés dans leur sein par l'unique rivalité de leurs gouvernants, voient leur commerce prendre une extension que la richesse et l'abondance de leurs produits naturels justifient suffisamment. Le café, le cacao, le coton, le riz, le sucre, la salsepareille, le tabac, les cuirs, les bois de teinture, l'écaille de tortue, les perles, etc., etc. : voilà leurs principaux articles. Ils possèdent, en outre, de nombreuses mines d'or, d'argent, de platine, de cuivre, de plomb, de fer, de mercure, d'antimoine ; la vallée de Bogota est citée par tous les voyageurs pour ses mines d'asphalte et de charbon fossile et bitumineux, la vallée de Funza, située non loin de là, possède quelques mines de diamants et surtout d'émeraudes. Hâtons-nous d'ajouter que tout cela est à peine, nous ne dirons pas exploité, mais exploré ! La seule industrie vraiment nationale et qui a valu depuis longtemps une haute réputation aux habitants de ces contrées, c'est la confection des chapeaux de paille.

Pour ceux de nos nationaux qui désireraient savoir sur quel pied nous sommes traités dans les pays du Centre-Amérique, nous joindrons à nos pièces justificatives la substance, sinon le texte entier de nos conventions commerciales avec chacun d'eux.

Certes, malgré leurs avantages matériels assez nombreux, les États du Centre-Amérique, la Colombie comprise, tenteraient peu les États de l'Union si la

question politique en était écartée ; mais, il faut le reconnaître, la clef du Pacifique est là. Que le canal maritime s'exécute, et le territoire qu'il traversera prendra une importance énorme. D'ailleurs le chemin de fer de Panama n'est que le prélude de leur intervention dans ces contrées. La Compagnie de transit, — c'est un fait de notoriété publique, — exerce sur le pays une influence tellement absolue, tellememt absorbante, qu'il devient chaque jour plus évident que le Gouvernement colombien se verra forcé de renoncer tôt ou tard à son autorité sur l'isthme. C'est ici le lieu de parler du nouveau contrat passé entre la République et la Compagnie, contrat auquel nous avons fait allusion plus haut.

Par le traité du 15 avril 1850, le Gouvernement colombien, avons-nous dit, s'était réservé le droit de racheter, après vingt ou trente ans, à sa convenance, le privilége de la Compagnie de transit. Celle-ci, depuis quelque temps déjà, s'était vivement préoccupée de l'approche du premier terme stipulé ; elle chercha, dans de nouvelles négociations, à obtenir la renonciation du gouvernement à l'exercice de ce droit. Un agent spécial, M. George M. Totten, se rendit à Bogota dans ce but mais vainement, car l'administration existante refusa d'entendre ses propositions. Le 29 avril 1867, une de ces révolutions si fréquentes dans les républiques hispano-américaines renversa cette administration, et le Général Mosquera, assumant l'autorité dictatoriale, le remplaça. En guerre avec la Bolivie, la Colombie était sans ressources pour

en poursuivre le cours : son trésor était épuisé, et elle avait eu recours à un emprunt anglais. La Compagnie de transit, saisissant l'occasion, lui fit offrir, le 5 juillet 1867, le renouvellement de son traité pour quatre-vingt-dix-neuf ans, moyennant un million de dollars comptant et 250,000 dollars d'annuités pendant toute la durée de la concession. Ces offres ne pouvaient être dédaignées par un gouvernement aux abois. En conséquence, les chambres furent consultées. Après quelques débats assez vifs, dans lesquels on entendit un Sénateur (M. Mallarino, d'Antioquia) dire que « si ce nouveau contrat n'était pas approuvé, l'isthme allait immédiatement se déclarer indépendant », la concession fut faite le 15 août, et, dès le 16, le million promis était payé.

Cette nouvelle a été accueillie avec la plus vive satisfaction dans toute l'Union : la presse s'en est aussitôt emparée, et le 22 septembre nous avons pu lire dans les journaux de New-York des appréciations comme celles-ci :

« Panama est acquis à notre commerce !...

« La lutte, pour la possession de cette route, n'a pas été qu'une pure contestation entre des intérêts privés : les compétiteurs étaient des nations d'une part, et de l'autre une puissante Compagnie de chemin de fer. La diplomatie y a joué son rôle ; la France et l'Angleterre y avaient engagé leur secrète influence et payé de leur or l'espoir de faire tourner les choses au profit de leurs intérêts commerciaux : malgré tout, l'initiative américaine a triomphé !

Aujourd'hui, grâces aux efforts d'une Compagnie particulière, c'est à nous qu'appartient la garde de cette clef du commerce du monde....

« La pleine valeur du traité ne peut être appréciée qu'en lisant ce passage de l'article 2 :

« Le Gouvernement de la République s'engage, pendant le période de la concession, à ce que ce privilége exclusif concédé à la Compagnie pour l'exploitation du chemin de fer, ait force et vigueur; il s'engage, en outre, à ne pas construire lui-même ni à concéder à nulle personne ou compagnie, sous aucun prétexte, le droit de construire aucun autre chemin de fer sur l'isthme de Panama. Il est également stipulé que, pendant la durée du privilége, le Gouvernement ne pourra entreprendre ni permettre d'entreprendre à qui que ce soit, sans la permission ou le consentement de ladite Compagnie, la construction ou l'ouverture d'aucun canal maritime pouvant mettre en communication les deux Océans, à travers l'isthme de Panama jusqu'à l'ouest d'une ligne partant du cap Tiburon, sur l'Atlantique, et aboutissant à la pointe Garashine, sur le Pacifique.»

« C'est donc à nous qu'appartient désormais le contrôle de l'isthme tout entier et de l'immense commerce qui, comme un torrent toujours grossissant, s'y précipite des deux côtés à la fois pour se déverser, tant sur la côte de l'Amérique du Sud, nos côtes du Pacifique, les Indes orientales, l'Australie et les îles situées entre nos possessions et l'Asie, que sur nos côtes orientales et l'Europe.

« D'autres routes sont encore à conquérir; c'est celle du Téhuantépec, celle du Nicaragua, celle de Vera-Cruz à Mexico et de Mexico jusqu'au Pacifique, par San-Blas ou Mazatlan. En vain l'Angleterre a tenté d'ouvrir cette dernière; ses capitaux sont insuffisants : il n'y a que New-York, New-York, qui ait les moyens de pousser cette affaire à bout. Ces routes font partie, — et la partie la plus importante, — de notre doctrine Monroe (*It is part — the larger part — of our Monroe doctrine.*)

« Nos populations et nos intérêts mercantiles ne sauraient apprécier trop vite la valeur de notre position financière, commerciale et diplomatique. En vain la France a projeté la conquête du Mexique et le renversement de notre influence dans ces contrées ! *tout nous montre le Mexique et l'Amérique centrale comme les portes du contrôle du commerce du monde.* Ne permettons pas à notre Gouvernement de fermer les yeux plus longtemps; que tous nos efforts se réunissent pour inonder ces pays de nos capitaux et de notre énergie; que nos lignes de navigation à vapeur subventionnées par l'État, que des traités de commerce, de poste, les rattachent à nous; que nos télégraphes et nos chemins de fer les parcourent dans tous les sens! Ce sera jeter des richesses dans nos coffres; et, en les obligeant à se mettre à la hauteur de la civilisation moderne, nous en ferons les plus courts et les plus sûrs moyens de notre reconstruction nationale. (1) »

(1) Voir le « *New York Herald* » du 22 septembre 1867.

Ainsi parle la presse américaine. Il paraît donc évident, maintenant, que le jour où il conviendra aux États-Unis de pousser la province de Panama hors de la dépendance colombienne, rien ne lui sera plus facile. Panama se déclarant indépendant fera appel à l'intervention de ses protecteurs naturels, et la nécessité de sauvegarder, en les protégeant, les intérêts de la Compagnie du chemin de fer, sera le prétexte invoqué par le Cabinet de Washington pour répondre à cet appel. Enfin, après avoir demandé à la population des garanties pour l'avenir, on lui imposera le pavillon du protectorat comme gage de sécurité et d'équilibre des droits des uns et des autres. Ce qui a eu lieu au Texas se reproduira infailliblement pour la province de Panama. Au reste, la solution de la question mexicaine au profit des États-Unis entraînerait forcément celle de l'Amérique centrale, si l'absorption de celle-ci n'était déjà un des moyens à l'aide desquels ils prétendent arriver à l'absorption du continent tout entier.

Nous joignons à nos pièces justificatives une traduction du nouveau contrat passé entre le Gouvernement colombien et la Compagnie de transit.

CONCLUSION.

SOMMAIRE : Situation du commerce français à l'étranger. — Causes de notre infériorité. — L'article 17 du code Napoléon est un obstacle qu'il faudrait aplanir. — Qu'est-ce qu'un établissement de commerce ? — La qualité de Français. — La vraie nationalité. — Les mineurs français en Californie. — Les propriétaires fonciers en Californie. — Autres causes de notre insuccès à l'étranger. — Chez nous et au dehors. — Nous sommes en retard dans le Pacifique. — Occasion perdue pour notre commerce, les Américains en profitent. — La France doit-elle renoncer à son commerce extérieur ? — Dernier mot.

Des quatre grandes nations qui vont au loin chercher des débouchés pour leur commerce, leur industrie, leur agriculture, leurs produits de toute sorte, la moins favorisée c'est la France. Nous manquons de colonies, — de nouveaux « royaumes satellites, producteurs et consommateurs de la métropole » (1) ! Nous avons des ateliers, des usines, des manufactures à l'infini : leurs produits sont limités à la consommation locale ou bien ont à soutenir à l'étranger une lutte que l'élévation de leur prix rend presque tou-

(1) Voir chap. Ier. Paroles du Prince Louis-Napoléon.

jours défavorable. Nous avons une marine marchande considérable, et chez nous, dans nos ports, la concurrence étrangère lui prouve journellement que le commerce en général attend encore d'elle certains perfectionnements faute desquels elle ne peut transporter à aussi bas prix que ses rivales les propres marchandises nationales. Errants sur les mers, « ne possédant sur les grandes routes du commerce maritime (1) que peu ou point de ports de relâche, » nous sommes obligés, quand la nécessité s'en présente, de nous réfugier chez nos concurrents pour y faire subir à nos bâtiments les réparations sans lesquelles ils ne pourraient plus naviguer. Dans un tel état de choses, non-seulement nos cargaisons françaises se placent difficilement à l'étranger, mais encore nos navires sont loin de trouver toujours, aux lieux mêmes de leur arrivée, des chargements de retour; c'est sur lest que souvent ils franchissent des distances considérables pour se procurer ces chargements, dont l'absence ferait que les frais du voyage *de retour* réduiraient les bénéfices du voyage *d'aller* à un chiffre insignifiant. Les produits que nous livrons à l'exportation, — c'est une justice à leur rendre, — ne le cèdent en qualité à ceux d'aucun autre pays, mais leur écoulement s'opère péniblement, parfois même à des conditions onéreuses. Pourquoi? Précisément parce que ne sachant pas nous procurer la matière

(1) Voir chap. Ier. Paroles du Prince Louis-Napoléon.

première à assez bon marché, nous ne pouvons fabriquer à aussi bon compte que nos voisins. Le manque de ces pays « producteurs et consommateurs de la métropole » se fait sentir jusqu'au fond de nos plus petits ateliers.

D'un autre côté, si nous recherchons les causes qui s'opposent à la prospérité individuelle de ceux de nos nationaux qui vont au loin porter le génie commercial, industriel et colonisateur de la France, nous trouvons, en première ligne, les dispositions de notre propre code et les décrets, arrêtés et ordonnances concernant les Français naturalisés en pays étranger, avec ou sans autorisation de notre gouvernement.

Le code Napoléon (chap. 2, section 1re, art. 17) s'exprime ainsi :

Art. 17. *La qualité de Français se perdra : 1° par la naturalisation acquise en pays étranger ; — 2° par l'acceptation non autorisée par l'Empereur, de fonctions publiques conférées par un gouvernement étranger ; — 3° enfin par tout établissement fait en pays étranger sans esprit de retour. — Les établissements de commerce ne pourront jamais être considérés comme ayant été faits sans esprit de retour.*

D'autre part, le décret du 26 août 1811, dont les dispositions draconiennes, sans être toujours appliquées par nos cours et tribunaux, ne sont pourtant pas abrogées, croyons-nous, dit formellement :

Art. 6. *Tout Français naturalisé en pays étranger sans notre autorisation, encourra la perte de ses biens, qui seront confisqués : il n'aura plus le droit de succéder,*

et toutes les successions qui viendront à lui échoir, passeront à celui qui est appelé après lui à les recueillir, pourvu qu'il soit régnicole.

Les articles 7, 8, 9, 10, 11 et 12 de ce même décret prononcent la perte des droits civils, des titres et des biens y attachés, la perte même des ordres honorifiques et la défense d'en porter les décorations, — l'expulsion du territoire, *si l'on y revient sans autorisation*, et, en cas de récidive, l'emprisonnement depuis un jusqu'à dix ans, etc., etc.

En nous en tenant aux dispositions de l'article 17 de notre code, nous poserons une question.

Que faut-il entendre par établissement de commerce ?

L'exercice d'une profession libérale, d'une science, d'un art, d'un métier, d'un état, peut-il se pratiquer toujours en pays étranger, dans des conditions n'entraînant pas la perte de la nationalité ? Nous répondrons avec notre propre expérience : Non, pas toujours. Un marchand, un tailleur, un chapelier, un cordonnier, peut, il est vrai, fonder un établissement en pays étranger, sans compromettre sa qualité de Français ; mais un notaire, un médecin, un avocat, un courtier de commerce, un cultivateur, ne le peut pas partout et toujours. Les pays étrangers n'ont pas d'objection à laisser s'établir sur leur territoire la première catégorie d'artisans ou de marchands que nous venons de citer, et ils exigent parfois que les individus de la seconde catégorie soient citoyens ou naturalisés. Au Mexique, par exemple, sous le régime républi-

cain, nul ne peut exercer la médecine, plaider devant les tribunaux, s'entremettre entre vendeurs et acheteurs, s'il n'est citoyen mexicain ou agrégé au corps des médecins, des avocats, des courtiers de commerce, qui n'admettent que des citoyens. Presque tous les pays étrangers font une loi au cultivateur, au capitaliste, etc., de ne pas acquérir de propriété territoriale sans devenir citoyen ou résider en permanence dans sa propriété. On tourne aisément cette difficulté, nous le savons, aux États-Unis principalement, où un fondé de pouvoirs habile remplace fréquemment le propriétaire, mais le principe n'en est pas moins réel.

Aux États-Unis, cette terre de prédilection pour tous les émigrants des autres parties du monde, que dit la loi du 20 mai 1862, intitulée : « *An act to insure homesteads to actual settlers on the public domain* », (Loi pour assurer une résidence à tous les colons qui voudront s'établir sur le domaine public) ? Elle dit :

« Participeront à tous les priviléges de la loi : tout individu, chef de famille ou ayant atteint l'âge de 21 ans, *citoyen* des États-Unis, ou *ayant déclaré l'intention de le devenir*, et aussi tout individu ayant servi au moins 14 jours dans l'armée ou la marine des États-Unis, soit comme régulier, soit comme volontaire, pendant une guerre civile ou une guerre étrangère (1). »

---

(1) Voir pièces justificatives, Circulaire de M. W. H. Seward, secrétaire d'État, aux agents diplomatiques et consulaires des États-Unis, datée de Washington, le 8 février 1863.

Au Mexique, le statut provisoire de l'Empire de Maximilien (un des premiers actes de ce gouvernement dont le mauvais vouloir envers nous qui l'avions créé n'a eu d'égal que l'inertie et l'incapacité) établissait dans le principe (art. 53, paragraphes 3, 5 et 7) que : « *Sont Mexicains... les étrangers qui acquerront dans l'Empire une propriété territoriale, de quelque nature qu'elle soit, et par le seul fait de cette acquisition !* »

Sans combattre ici l'illibéralité de ces lois étrangères, — qu'il faut bien, quand même, respecter, — nous sommes forcés de reconnaître que certaines classes de Français ne peuvent, sous peine de perdre leur nationalité, fonder d'établissements en pays étranger, — car pour un médecin, pour un avocat, pour un notaire (il faut être citoyen aux États-Unis pour exercer ces dernières fonctions), pour un courtier de commerce, l'établissement, c'est le cabinet d'affaires, de consultation, ou le bureau ; pour le cultivateur, c'est la ferme qu'il fonde, la vigne qu'il plante, les champs qu'il ensemence, à la condition d'en être le propriétaire s'il veut arriver à la fortune. Pour le capitaliste, l'industriel, le fabricant, c'est l'usine, la maison, la fabrique, les bâtiments, qui impliquent la condition d'être propriétaire du sol sur lequel on les élève. — Or, si la loi française ne défend pas à cette classe de particuliers de s'établir à l'étranger, l'étranger défend qu'on s'établisse chez lui sans devenir citoyen.

Y a-t-il un remède à ce fâcheux état de choses ?

Oui, il y en a un. Ne pouvant avoir la prétention de changer la loi de l'étranger, c'est chez nous qu'il faut chercher ce remède ; c'est notre propre loi qu'il faut modifier. Imitant en cela l'esprit des législateurs anglais et belges, il faudrait remplacer notre article 17 par un autre conçu en ces termes ou leur équivalent :

La qualité de Français ne saurait se perdre, même par le fait de la naturalisation en pays étranger où cette condition est indispensable à l'individu pour exercer sa profession ou toute autre qu'il voudrait embrasser.

On objectera peut-être que, sans encourir les peines portées par la loi, tout le monde peut se faire naturaliser citoyen d'un pays étranger en en demandant l'autorisation. — Cela est vrai ; mais pour redevenir Français, le code impose des formalités, — entre autres l'obligation d'une année de séjour en France après le retour. — Or, pendant ce temps, l'individu reste, pour ainsi dire, sans nationalité, car il lui serait difficile de se revendiquer citoyen du pays dont il répudie la loi quand il revient en France, et, d'un autre côté, il n'a la jouissance des droits civils français qu'après l'obtention de lettres de relief.

Qu'on réserve toutes les rigueurs de fait pour ceux qui, étant naturalisés citoyens d'un autre pays, porteront les armes contre la mère-patrie, rien de plus juste ; qu'on fasse, si l'on veut, à l'individu naturalisé citoyen étranger, une obligation, lorsqu'il rentre en France, de justifier de la nécessité où il s'est trouvé

d'aliéner sa qualité de Français pour exercer telle ou telle profession, ou devenir propriétaire, rien de plus naturel, mais au moins le Français à l'étranger pourra donner carrière à ses projets de fortune.

Ici une difficulté grave se présente : L'étranger exige (les États-Unis entre autres) un serment solennel de la sincérité de celui qui veut acquérir les droits de citoyen. Eh bien, dans ce cas encore, la diplomatie ne saurait-elle combiner une loi internationale qui levât cet obstacle ? Que la France, — c'est son rôle, — prenne l'initiative ; qu'elle relève l'étranger de certaines obligations qu'elle lui impose pour devenir citoyen français ; elle en obtiendra une compensation pour ses nationaux. Quel inconvénient y aurait-il à ce qu'un étranger, *établi* en France, eût la jouissance des droits civils français pendant tout le temps de son séjour, et qu'on lui en imposât les charges s'il en réclame les bénéfices ? Ne serait-il pas temps de consacrer dans nos codes ce grand principe que l'homme en difinitive est « citoyen du monde » et qu'il relève sans conteste du pays où il fixe sa résidence, quel que soit d'ailleurs le lieu de sa naissance ? Malgré sa qualité d'étranger, ou plutôt à cause de sa qualité d'étranger, il est presque partout frappé de taxes ou d'impôts exceptionnels ; pourquoi alors ne pas le faire jouir des droits de citoyen ? Que craint-on ? L'abus de la liberté ? Nous ne voyons pas en quoi il consisterait. Libre de parcourir la terre, libre de se fixer où ses goûts, ses penchants, ses intérêts, le sollicitent, — pourvu qu'il ne contrevienne

pas aux lois du pays qu'il habite, qu'il ne soit pas réfractaire à celles du pays qu'il habitait auparavant, pourquoi, encore une fois, ne pas l'admettre aux priviléges comme aux obligations de sa partie d'adoption ? Est-ce donc un crime d'être né hors du pays où l'on vit, pour qu'on nous lave de ce péché originel par un nouveau baptême qui s'appelle la naturalisation ? A ce point de vue même, le baptême ne se donne qu'à ceux qui le réclament pour eux ou pour leurs enfants ; la religion est cosmopolite ; elle se donne et ne s'impose pas : la citoyenneté aussi est une religion ; elle a pour Dieu l'amour de la patrie. Laissez voler les hirondelles, elles reviennent toujours plus heureuses vers le sol natal. Ce sont là des paroles, dira-t-on peut-être ; ce sont là des faits répondront ceux qui comme nous ont passé une partie de leur vie sur la terre étrangère et qui plutôt que d'abandonner leur qualité de Français dans les conditions imposées par le code actuel, ont préféré renoncer aux entreprises qui les auraient peut-être conduits au bien-être.

Des principes passons aux exemples.

La Californie, avec ses richesses minérales, avait, on le sait, attiré chez elle, de 1848 à 1854, environ 35,000 Français. (Depuis lors, ce chiffre a toujours été en décroissant.) Dès l'origine de l'exploitation des gisements aurifères (*placers*), une loi frappa d'un impôt rigoureux l'étranger qui voulait se livrer à la recherche des métaux précieux. Jusque vers le mois d'août 1850, cet impôt fut de vingt dollars par mois ;

à cette époque on le réduisit de moitié, et, quelque temps après, il fut définitivement fixé à quatre dollars par mois. (Il est encore à ce taux au moment où nous écrivons.) Après le 9 septembre 1851, c'est-à-dire après l'admission de la Californie au nombre des États de l'Union, quiconque voulut justifier de sa présence sur le territoire antérieurement à la consommation de ce fait politique et faire immédiatement une déclaration d'intention de devenir citoyen américain, non-seulement fut exempté de l'impôt des mines, mais encore eut immédiatement la jouissance des droits civils ; plus tard la déclaration d'intention suffit à elle seule pour affranchir le mineur de cette taxe. Cette déclaration consistait à se présenter devant un juge de comté (arrondissement) et à prêter entre ses mains le serment solennel de renoncer à sa qualité de Français, aux droits, priviléges et obligations de la loi française, et *notamment*, au gouvernement actuel de l'Empereur Louis-Napoléon! Tout cœur loyal connaissant la loi française refusa de prêter ce serment ; les ignorants et les déshérités de conscience seuls s'exemptèrent à ce prix de l'impôt, — ils furent en petit nombre ; — les autres courbèrent le front et payèrent.

Les *esprits forts* blâmèrent ces derniers. L'intention de devenir citoyen n'est pas le fait lui-même, dirent-ils ; qui saura en France que vous avez fait cette démarche? Ma conscience le saurait, répondirent les mineurs. Eh bien, demandez aux Américains combien de Français ont prêté ce serment. Ils vous di-

ront que de tous les étrangers qui ont foulé le sol californien, les Français et les Chinois sont les seuls qui payent encore la taxe des mines : les premiers, parce qu'ils n'ont pas voulu se faire Américains ; les autres, parce que la loi américaine les rejette.

Autre exemple :

Dans ce même pays de Californie, la loi du premier occupant, ou de préemption, donne le droit à tout individu de prendre et d'enclore pour son compte, moyennant certaines formalités d'enregistrement, 160 acres de terrain *libre*, à la condition d'être citoyen américain ou simplement d'avoir déclaré l'intention de le devenir. Nul Français, que nous sachions, n'est devenu propriétaire à ce prix ; nos fermiers ont tous acheté leurs titres à des Américains *reconnus*, et ils ne les conservent qu'en occupant le sol en permanence, — car la loi ne reconnaît pas différemment à l'étranger le droit de possession territoriale. Or, ces terrains pour chaque acre desquels on doit verser à l'État un dollar et quart dans un avenir si éloigné que personne ne l'a encore fait, ont été payés, en seconde main, par leurs propriétaires français, à des prix considérables; nous en avons connu depuis 1000, jusqu'à 12,000 dollars. Oui, douze mille dollars, quand on pouvait les avoir pour rien ou à peu près !

Voilà ce qu'il en coûtait aux Français qui ne voulaient ni ne pouvaient faire un faux serment, liés qu'ils étaient par l'art. 17 du code Napoléon.

D'autres causes contribuent encore à nous créer à

l'étranger une position secondaire; celles-ci nous sont personnelles, elles tiennent à notre caractère.

La conscience des conditions désavantageuses dans lesquelles nous nous présentons, nous enlève une partie de cet esprit d'entreprise ou d'initiative qui fait la puissance des Anglais et des Américains. Jeunes en affaires, vieux en routine, nous arrivons chez l'étranger avec des idées préconçues, souvent fausses, dont nous ne voulons pas nous départir. En quittant la France, nous en emportons, pour ainsi dire, une partie avec nous, et parfois, après des années de séjour au dehors, s'il nous arrive de nous rappeler ce qui se fait chez nous, nous ignorons à coup sûr ce qui se passe autour de nous. Ce n'est qu'avec répugnance et par nécessité, ou à force de vieillir dans une même colonie, que nous apprenons à en parler la langue. Non-seulement nous voudrions faire adopter nos idées, mais encore nos mœurs, nos coutumes, nos institutions, notre manière d'agir ou de procéder, et jusqu'à notre langage! En serait-il ainsi si nous étions libres de devenir, sans perdre nos droits de Français, citoyens des pays que nous habitons? Il est permis d'en douter.

En commerce, en industrie, nous sommes presque toujours les derniers venus au dehors; esclaves d'une législature surannée, ne devant jamais accepter complétement les conséquences de notre expatriation volontaire, moins que les autres nous pouvons propager « les germes de notre civilisation, de notre race

intelligente et laborieuse » (1); nous ne formons pas d'établissement sans esprit de retour; or, qui ne fonde pas en vue de l'avenir ne fonde véritablement rien de bon. Peu nous importent les développements et la grandeur de la nation qui nous donne l'hospitalité; nous ne sommes pas, nous ne pouvons pas être des siens; nous nous livrons chez elle, petitement, mesquinement, à toute industrie qui nous fait vivre, à tout commerce qui nous laisse entrevoir un profit conforme à notre petite et mesquine ambition, mais nous n'y portons que bien rarement nos capitaux et nos facultés entières. Qu'en résulte-t-il? Nous réussissons mal, nous faisons peu de grandes fortunes, et l'étranger nous repousse parce qu'il sent que nous venons chez lui sans pensée généreuse, sans avoir même le droit légal de travailler au bien-être de son pays, tout en voulant en exploiter les ressources.

Ce sont là des vérités douloureuses à exprimer; mais comment y voir clair si l'on persiste à fermer les yeux?

Oui, nous sommes un grand peuple, une grande nation; oui, *chez nous*, nous faisons l'admiration et parfois aussi l'envie de l'étranger; oui, l'on nous redoute comme force réelle, effective; oui, nous jouissons à juste titre comme Puissance, d'un grand prestige; oui, notre armée, notre marine, nos moyens d'action sont admirés de tous; mais à part cette gloire,

---

(1) Voir chapitre Ier. Paroles du Prince Louis-Napoléon.

à part cette puissance, nous sommes, *hors de chez nous*, de pauvres négociants et de tristes colons. En vain notre Gouvernement s'épuise à nous créer des ressources extérieures; en vain il envoie ses troupes jusqu'aux bouts du monde à la conquête de débouchés pour notre industrie ; nous ne serons jamais à la hauteur de ses vues s'il n'aplanit les obstacles qui nous tiennent au second plan ; s'il ne nous débarrasse des entraves d'une protection, aujourd'hui insuffisante, et qui ne nous laisse ni la liberté absolue d'accepter la loi étrangère pour jouir de tous les avantages de l'étranger, ni la plénitude de nos moyens d'action, de nos facultés, de notre intelligence.

Combien y avait-il de temps qu'Anglais et Américains parcouraient l'Atlantique avec leurs bateaux à vapeur, quand on s'est avisé chez nous de construire les paquebots transatlantiques? Sur la côte occidentale d'Amérique, *nul bâtiment de commerce français mû par la vapeur n'a jamais pénétré !* Eh ! grand Dieu ! crient très-haut les peureux et les insouciants ; qu'irions-nous faire si loin? Le commerce de toute cette partie du monde est entre les mains des Américains et des Anglais!

Hélas! oui! tout le commerce de cette partie du monde est entre les mains des Américains et des Anglais. Tandis que ceux-ci labourent le Pacifique de Panama au Pérou, au Chili, en Australie, les autres le sillonnent de Panama jusqu'en Californie, jusqu'à Sitka (dans le territoire septentrional acheté par eux, ces jours derniers, à la Russie), jusqu'aux

Sandwich, jusqu'au Japon, jusqu'en Chine ; le monopole du transit est entre leurs mains, oui, et ce n'est pas avec nos bâtiments à voile qu'il faut songer à aller leur en disputer une partie. Refuserez-vous d'entrer dans la lice ou attendrez-vous l'achèvement du chemin de fer transcontinental des États-Unis pour établir des relations entre notre colonie de Cochinchine et la côte occidentale d'Amérique ? Vous contenterez-vous enfin d'une correspondance internationale comme celle que vient d'organiser la Compagnie générale transatlantique avec la Compagnie américaine des bateaux à vapeur de la Malle du Pacifique (1) ?

Il est certain que nous aurions pu, sur toute la

---

(1) On lit dans le « *Moniteur* » du 13 août 1867 :

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE.

Correspondance de la ligne de Saint-Nazaire avec le Japon et la Chine.

Vià Colon-Panama.

La Compagnie postale américaine *Pacific Mail Steam Ship Company*, venant de compléter l'organisation de son service dans le Nord-Pacifique, entre Panama, San-Francisco, le Japon et la Chine, la Compagnie générale transatlantique a l'honneur d'informer MM. les voyageurs et exportateurs que, par suite d'arrangements spéciaux, les passagers et marchandises partant de Saint-Nazaire le 8 de chaque mois sur ses paquebots, et débarquant à Colon le 28, seront reçus à bord des steamers-poste américains, et transportés jusqu'à Yokohama et Nagasaki (Japon), Shang-Haï et Hong-Kong (Chine), au moyen de billets de passage et connaissements directs délivrés en France.

Egalement, des billets de passage et connaissements seront délivrés, chaque mois, en Chine et au Japon, par la Compagnie américaine, à destination du continent européen, vià Panama et Saint-Nazaire.

Les voyages complets de la ligne américaine du Nord-Pacifique

côte du Mexique, lutter avec avantage; nous avons eu un instant trente mille soldats dans le pays et notre Gouvernement était à même d'obtenir concessions, garanties, priviléges même pour les compagnies de navigation françaises qui se seraient présentées. Habitués à n'agir que longtemps après tout le monde, ne comprenant pas la question mexicaine, lui faisant de l'opposition à cause de cela même, ignorant aussi les ressources que ces contrées pouvaient nous offrir, personne en France n'a voulu *se risquer*; les Américains seuls ont osé créer des entreprises de ce genre. C'est ainsi que la « Compagnie Impériale des bateaux à vapeur du Mexique » a été fondée par eux, avec une faible subvention du gouvernement de

---

et de la ligne française de Saint-Nazaire, ainsi combinés, auront lieu moyennement en 54 jours pour les trajets de France au Japon et vice-versâ, en 60 jours pour ceux de Shang-Haï et 64 jours pour ceux de Hong-Kong.

Les prix de passages et de fret, comprenant le transport par le chemin de fer dans l'isthme de Panama, sont les suivants :

	PASSAGES :	
	De St-Nazaire à Yokohama et vice-versâ.	De St-Nazaire à Shang-Haï Nagasaki et Hong-Kong et vice-versâ.
Passages de chambre, 1er pont AV et AR (C.G.T.), 1res cabines (P.M.S.S.Co) 2e pont AR	3.150 fr.	3.400 fr.
Passages, 2e pont AV (C.G.T.) 2mes cabines (P.M.S.S.Co)	2.425 »	2.575 »
Passages d'entre-pont	1.440 »	1.520 »

FRET.

De Saint-Nazaire au Japon et en Chine, prix unique, marchandises quelconques, 525 fr. par 40 pieds cubes (1m 130).

Maximilien. Trois ans nous avons occupé les ports du Mexique sur le Grand Océan, et pendant ces trois ans ce sont des bateaux à vapeur étrangers qui ont fait notre service postal entre Acapulco, Manzanillo, San-Blas, Mazatlan, Guaymas, La-Paz et San-Francisco et Panama!

Mais, avons-nous entendu dire, la France n'a pas besoin comme l'Angleterre, comme les États-Unis, d'aller aux extrémités du monde chercher des consommateurs; elle en a chez elle plus que ses manufactures, ses ateliers, ses fabriques, ne peuvent en alimenter. C'est là une question que les économistes ont souvent agitée, nous le savons, mais parce que la condition des classes laborieuses et industrielles a besoin d'être améliorée, s'ensuit-il que la France doive renoncer à son commerce extérieur? Où prendrait-on, s'il en était ainsi, les matières premières nécessaires à notre industrie? Nous ne produisons ni coton, ni café, ni cacao, ni thé, ni parfois malheureusement assez de blé pour nourrir nos quarante millions d'âmes! Pourquoi ne chercherions-nous pas à nous procurer ce qui nous manque à des conditions aussi favorables que l'Angleterre, les États-Unis et toutes les autres nations?

De nouveaux et magnifiques marchés sont ouverts au commerce du monde : c'est la Chine, c'est le Japon, c'est le Pacifique, en un mot; la Russie, l'Angleterre et les États-Unis y sont accourus, et nous resterions paisibles spectateurs de leurs triomphes? et nous nous contenterions de constater leurs bénéfices quand

Marseille, Bordeaux, Nantes, le Havre, tous nos ports, toutes nos villes manufacturières nous demandent de faire des sacrifices en faveur de nos grands articles, tels que vins, eaux-de-vie, liquides en général, cotonnades, lainages, articles de Paris, conserves alimentaires, etc., etc. ! — L'Angleterre a conquis l'Inde et la Colombie-Britannique ; les États-Unis se sont successivement emparés du Territoire de Washington, de l'Orégon, de la Californie ; ils viennent d'acquérir de la Russie tout ce que cette nation possédait de territoire sur le continent américain, y compris les îles Aléoutiennes ; ils convoitent tout le reste du Nord-Amérique ; tous poursuivent avec une fièvre ardente l'établissement de relations commerciales avec les pays de l'extrême Orient qui comptent plus de quatre cent millions d'habitants, et, seule, la France resterait à l'écart ! Non, non. Tenons-nous pour assurés que le placement, dans les pays que nous venons de citer, d'un mètre d'étoffe sortie de nos fabriques, d'une caisse de vin provenant de nos pressoirs, d'un article quelconque, si minime soit-il, confectionné chez nous, nous réserve dans l'avenir autant de gloire et de profit que le gain d'une bataille véritable. La grandeur et la force d'une nation consistent, maintenant surtout, dans l'importance et la pluralité de ses débouchés commerciaux : l'Angleterre le prouve surabondamment. C'est là certainement ce que l'Empereur avait en vue quand il ordonna l'expédition du Mexique, et c'est là ce qu'on n'a pas voulu comprendre en France. La con-

quête d'un débouché commercial pèse plus aujourd'hui dans la balance des peuples que le triomphe de leurs armes dans une question de prépondérance politique. Songeons-y bien, si le canon dicte les traités de commerce, l'initiative des commerçants en peut seule ratifier les clauses.

Notre tâche est terminée! Sans nous flatter d'avoir su donner à ces pages l'intérêt et l'importance que la grandeur du sujet comporte, nous croirons cependant avoir fait une œuvre utile, si nous avons compris véritablement l'auguste pensée dont nous nous sommes inspiré.

H. Rouhaud.

PIÈCES JUSTIFICATIVES.

DOCUMENTS OFFICIELS. — TRAITÉS DE COMMERCE. — NOTES.

I

SINGAPORE

et le percement de la presqu'île de Malacca pour abréger les voyages de Chine.

Singapore date de 1819. Tout le monde connaît l'importance de sa position géographique, au sud de la longue et étroite presqu'île de Malacca, sur le passage obligé des navires qui se rendent de la mer des Indes dans l'Océan Pacifique et *vice-versâ*. Longtemps contestée par les Hollandais aux Portugais, puis par les Anglais aux Hollandais, la possession n'en devint définitive pour la Grande-Bretagne qu'en 1824. Administrées dès le début par un homme d'une haute intelligence, Sir Stamford Raflet, ancien gouverneur de Java, au temps de la domination anglaise, l'île et la ville de Singapore ne tardèrent pas à prendre sous sa direction un développement extraordinaire.

Dans un excellent article publié par la « *Revue des deux mondes* », du 1er décembre 1866, et intitulé : « Les colonies anglaises de la Malaisie », M. H. Blerzy analysant deux ouvrages anglais (1° *Our tropical possessions in Malayan India*, *by John Cameron : London* 1865. — 2° *Adventures among the Diaks of Borneo, by Fred. Boyle : London* 1865.) s'exprime ainsi :

« Singapore fut déclaré port franc dès l'origine, et ce privilége eût suffi pour y attirer de nombreux navires, car tous les autres ports des îles environnantes percevaient alors de lourdes taxes sur les bâtiments de commerce. Des négociants s'y établirent; on leur céda des terres à bon marché. La Compagnie des Indes fit de son côté quelques dépenses opportunes pour améliorer la situation de la colonie. La population s'y accrut donc avec rapidité. Ce fut tout de suite autre chose qu'un entrepôt. Le territoire est riche et fertile, et quoique d'étendue restreinte, suffit à alimenter un commerce d'exportation qui n'est pas sans importance. Située entre l'équateur et le tropique, la péninsule de Malacca produit sans culture toutes les denrées précieuses des pays chauds, le poivre et le riz, le sucre et le coton, presque toutes les sortes d'épices que les navigateurs vont depuis un temps immémorial chercher à l'extrémité de l'Asie. Le sol en est légèrement ondulé sans grandes chaînes de montagnes; des rivières très-profondes qui pénètrent au loin dans l'intérieur, permettent aux barques indigènes d'amener à peu de frais jusqu'au port d'embarquement les produits du sol les plus encombrants. L'eau coule partout avec abondance, si bien que la terre n'est jamais desséchée. L'aspect verdoyant de la campagne aide le corps humain à supporter sans trop de fatigue les ardeurs du soleil tropical. Au fond, le climat n'est pas d'une chaleur excessive, ni même malsain pour les individus d'origine européenne. Il est plutôt remarquable par sa constance, car il n'y a, on peut le dire, aucun changement de saison. Le thermomètre se maintient toute l'année entre 22 et 23 degrés centigrades. Les pluies sont fréquentes et abondantes, mais de courte durée, et la sécheresse ne se prolonge jamais longtemps. Grâce à cette température presque modérée et à l'abri que lui offre une végétation magnifique, l'homme vit sans cesse en plein air, c'est-à-dire dans les conditions hygiéniques les plus favorables. Tout au plus peut-on objecter que les forces s'énervent sous un climat

d'une si parfaite uniformité thermométrique, et que le corps humain a besoin, au bout de quelques années, de se retremper par un séjour dans un pays plus froid.

« Malgré ces conditions sanitaires plus favorables qu'on n'a l'habitude de les rencontrer dans la zone tropicale, et bien que le commerce européen fasse la prospérité de la station de Singapore, ce ne sont pas les Européens qui ont peuplé cette contrée. Les immigrants de race blanche s'y trouvent en très-petit nombre : à peine y en a-t-il 800. Ce sont les fonctionnaires du Gouvernement colonial, les chefs des maisons de commerce, en un mot les seigneurs du pays. Le peuple est composé d'individus de races diverses qui viennent de toutes les régions d'alentour chercher la tranquillité ou faire leur fortune à l'abri des institutions britanniques....

« ... En résumé, un millier d'indigènes, 140,000 Malais, 110,000 Chinois, 28,000 Hindous et 10 à 12,000 autres Asiatiques d'origine diverse, voilà tout ce qui compose, avec 800 Européens, la population des colonies du détroit...

« ... Des trois établissements européens qui ont été créés sur les côtes du détroit de Malacca (Singapore, Penang, Malacca), l'île de Singapore est, sous bien des rapports, le plus considérable. C'est la clef des mers de Java, de l'Inde et de la Chine, le port de relâche de tous les bateaux à vapeur qui desservent les colonies lointaines, le dépôt de charbon le plus important de cette région du globe. Comme point stratégique, c'est un point à égale distance de Calcutta, de Hong-Kong et de l'Australie. Toutes les flottes européennes que les guerres de Chine ont attirées dans l'extrême Orient, ont paru sur la rade de Singapore. Les troupes qui y sont en garnison ou en passage, peuvent être aussi bien envoyées au secours de l'Inde que du Japon. Dans l'état présent de la navigation à vapeur, qui exige des relâches fréquentes, de vastes ateliers de réparations et d'abondants approvisionnements de charbon, les Anglais n'ont à coup sûr aucune possession lointaine qui

leur soit plus précieuse. La grande compagnie de paquebots péninsulaire et orientale, qui fut la première et longtemps la seule à entretenir des communications régulières avec les mers de la Chine, a réuni dans ce lieu d'immenses ressources de matériel; la compagnie de navigation française, qui lutte avec avantage, au dire des Anglais eux-mêmes, avec leurs propres bâtiments, en a fait aussi l'un des principaux centres de ses opérations.

«... L'une des causes les plus puissantes de l'activité que le port de Singapore a acquise en si peu d'années est sans contredit l'immunité complète des droits de douane et de tonnage dont il a joui depuis sa création. Les navires de commerce, à quelque nationalité qu'ils appartiennent, sont exempts de taxes. Il en est de même des cargaisons, sur lesquelles on perçoit seulement un impôt très-léger, dont le produit est destiné à l'entretien des phares de la rade et du détroit... »

Le commerce de Singapore, importations et exportations réunies, dépasse annuellement quatre cent millions de francs.

Passant, dans son travail, à un autre ordre d'idées, M. Blerzy dit que, malgré ce qu'a d'avantageux cette magnifique situation de Singapore, les intérêts commencent à comprendre qu'il y aurait un moyen d'abréger considérablement les voyages de Chine et du Japon. Ce serait « *de percer un canal maritime à travers la presqu'île de Malacca* », vers le 10e. degré de latitude, c'est-à-dire à 250 lieues au nord de Singapore, à Kraw, endroit où l'isthme se rétrécit tellement que 50 kilomètres de distance tout à peine séparent la baie du Bengale du golfe de Siam. Nulle difficulté sérieuse ne s'opposerait à l'exécution de ce projet, et il n'est pas dit qu'on ne l'entreprendra pas quelque jour (surtout quand on s'apercevra de la concurrence américaine dans le transport des marchandises à travers le Pacifique).

« Enchérissant encore sur les auteurs de ce projet de canal, ajoute M. Blerzy, quelques hardis esprits ont songé qu'il y

aurait plus de véritable intérêt à construire un chemin de fer reliant la baie du Bengale à la province chinoise de Yun-nan, c'est-à-dire le port de Rangoon, à l'embouchure de l'Iraouaddy, aux frontières de la Chine, distants l'un de l'autre de 800 kilomètres au plus. Le pays que traverserait cette ligne ferrée est plat, à l'exception d'un seul point, vers le milieu du trajet; c'est une petite chaîne de montagnes qui se trouve là, mais son altitude ne dépasse pas un millier de mètres; partout ailleurs, « on a constaté que les transports se font d'habitude par chariots et non par bêtes de somme ».

. . . .

Sans préjuger de l'avenir, il est à supposer que lorsque les relations de l'Europe avec la Chine auront acquis un développement suffisant, on s'occupera de ces divers projets. Alors, sans doute, l'importance de Singapore diminuera un peu, mais comme il aura toujours le monopole du commerce de l'Archipel et des régions voisines, — commerce qui, lui aussi, suivra une marche ascendante, — cette importance sera encore énorme. Bien des années se passeront avant d'en arriver au percement de l'isthme de Kraw; pendant ce temps, Singapore grandira, les habitants de l'île et de la péninsule auront donné à l'exploitation des mines si fécondes qu'ils possèdent, au développement de leurs autres richesses une extension qui garantira leur existence future et leur fera mieux supporter les conséquences du détournement de la navigation de leur port.

II

COCHINCHINE.

Notice.

De 1660 à 1858, c'est-à-dire pendant deux siècles, la Cochinchine a été pour nos missionnaires un théâtre de larmes, de douleurs et de sang. Plus de 250 soldats de la croix y ont payé de leur tête le dévouement qui les attachait à la cause de l'humanité et de la religion. Il est donc permis de dire que si la France doit à son épée la conquête finale des six provinces ouvertes aujourd'hui au commerce, c'est à nos missionnaires qu'il faut en faire remonter la cause et l'origine.

Vers la fin du siècle dernier une révolution formidable éclata dans l'Indo-Chine : Gia-Laong fut précipité de son trône et ne trouva de salut que dans les bras de ces chrétiens, que lui et tous ses ancêtres n'avaient fait que persécuter. L'énergie, l'habileté, la constance du vénérable évêque d'Adran, Mgr Pigneaux de Béhaigne, sauvèrent toutefois le monarque et la monarchie. Ce fut par l'intermédiaire de cet héroïque prélat que Louis XVI, le 28 novembre 1787, signa un traité d'alliance avec le roi d'Annam, s'engageant à lui fournir quelques vaisseaux et deux régiments de troupes coloniales pour reconquérir son sceptre, moyennant cession complète et absolue du port et de la province de Tourane, ainsi

que de quelques îles avoisinantes. Il était en outre stipulé que nos consuls pourraient résider dans le pays, partout où besoin serait.

Si la Révolution française nous empêcha de revendiquer nos droits, ils n'en étaient pas moins réels. Nous avions, de Pondichéry, envoyé des secours à Gia-Laong, et nos officiers, à la tête de forces cochinchinoises, étaient parvenus à étouffer, dans la capitale même, l'insurrection annamite. Les noms de ces *pionniers* de notre gloire militaire dans l'Indo-Chine ont été précieusement conservés; ce sont : Dayot, Lebrun, Ollivier, Vannier, Chaigneau, Barisy, de Forsant (1).

Occupée des grands événements qui ont signalé le commencement de ce siècle, la France sembla oublier la Cochinchine et les intérêts qui l'y avaient conduite; les confesseurs de la foi attendirent et souffrirent donc cinquante ans encore; mais le jour du triomphe arriva enfin, car il appartenait à un Napoléon de recueillir la succession de Louis XVI, de continuer son œuvre et de doter la France de ce pays que le sang de nos martyrs avait déjà tant payé ! Puissent nos négociants et nos agriculteurs profiter dans l'avenir de tant de sacrifices et de dévouement !

(Voir l'ouvrage de M. Eugène Veuillot, cité plus haut, et pour les détails sur le pays et les mœurs du peuple annamite, *l'histoire de la Basse-Cochinchine* de M. G. Aubaret, imprimée à Paris par les presses Impériales, en 1863, sur l'ordre de S. M. l'Empereur Napoléon III.)

---

(1) Voir l'ouvrage de M. Eugène Veuillot : « La Cochinchine et le Tonquin. » (Paris, Amyot, éd., 1859.)

Traité de paix et d'amitié conclu le 5 juin 1862 entre la France et l'Espagne, d'une part, et le royaume d'Annam, d'autre part, promulgué le 1er juillet 1863.

LEURS MAJESTÉS

NAPOLÉON III, Empereur des Français,
ISABELLE II, Reine d'Espagne,
et TU-DUC, Roi d'Annam,

Désirant vivement que l'accord le plus parfait règne désormais entre les trois nations de France, d'Espagne et d'Annam, voulant aussi que jamais l'amitié ni la paix ne soit rompue entre elles :

A CES CAUSES,

Nous, *Louis-Adolphe Bonard,* Contre-Amiral, Commandant en Chef le Corps Expéditionnaire Franco-Espagnol en Cochinchine, Ministre Plénipotentiaire de Sa Majesté l'Empereur des Français, Commandeur des Ordres Impériaux de la Légion-d'Honneur et de Saint-Stanislas de Russie, etc.,

Don Carlos Palanca Gutierrez, Colonel, Commandant général du Corps Expéditionnaire Espagnol en Cochinchine, Commandeur de l'Ordre Royal Américain d'Isabelle la Catholique, etc., Ministre Plénipotentiaire de Sa Majesté Catholique Dona Isabelle II, Reine des Espagnes,

Et nous *Phan-Tanh-Gian*, Vice-Grand-Censeur du Royaume d'Annam, Ministre Président du Tribunal des Rites, Envoyé Plénipotentiaire de Sa Majesté Tu-Duc, assisté de

Lam-Gien-Thiep, Ministre Président du Tribunal de la Guerre, Envoyé Plénipotentiaire de Sa Majesté Tu-Duc :

Tous munis de pleins et entiers pouvoirs pour traiter de la paix et agir selon notre conscience et volonté, nous sommes réunis, et après avoir échangé nos lettres de créance, que nous avons trouvées en bonne et due forme, nous sommes convenus, d'un commun accord, de chacun des articles

qui suivent et qui composent le présent Traité de paix et d'amitié :

ARTICLE PREMIER.

Il y aura dorénavant paix perpétuelle entre l'Empereur des Français et la Reine d'Espagne, d'une part, et le Roi d'Annam, de l'autre. L'amitié sera complète et également perpétuelle entre les sujets des trois nations, en quelque lieu qu'ils se trouvent.

ART. 2.

Les sujets des deux nations de France et d'Espagne pourront exercer le culte chrétien dans le Royaume d'Annam, et les sujets de ce royaume, sans distinction, qui désireront embrasser la religion chrétienne, le pourront librement et sans contrainte ; mais on ne forcera pas à se faire chrétiens ceux qui n'en auront pas le désir.

ART. 3.

Les trois provinces complètes de Bien-Hoa, de Gia-Dinh et de Dinh-Tuong (Mitto), ainsi que l'île de Pulo-Condor, sont cédées entièrement par ce traité en toute souveraineté à Sa Majesté l'Empereur des Français.

En outre, les commerçants français pourront librement commercer et circuler sur des bâtiments quels qu'ils soient, dans le grand fleuve du Cambodge et dans tous les bras de ce fleuve ; il en sera de même pour les bâtiments de guerre français envoyés en surveillance dans ce même fleuve ou dans ses affluents.

ART. 4.

La paix étant faite, si une nation étrangère voulait, soit en usant de provocation, soit par un traité, se faire céder une partie du territoire Annamite, le Roi d'Annam, préviendra par un Envoyé l'Empereur des Français, afin de lui soumettre le cas qui se présente, en laissant à l'Empereur pleine liberté de venir en aide ou non au Royaume d'Annam ; mais si, dans

ledit traité avec la nation étrangère, il est question de cession de territoire, cette cession ne pourra être sanctionnée qu'avec le consentement de l'Empereur des Français.

ART. 5.

Les sujets de l'Empire de France et du Royaume d'Espagne pourront librement commercer dans les trois ports de Tourane, de Balat et de Quang-an.

Les sujets annamites pourront également librement commercer dans les ports de France et d'Espagne, en se conformant toutefois à la règle des droits établis.

Si un pays étranger fait du commerce avec le Royaume d'Annam, les sujets de ce pays étranger ne pourront pas jouir d'une protection plus grande que ceux de France ou d'Espagne, et si ce dit pays étranger obtient un avantage dans le Royaume d'Annam, ce ne pourra jamais être un avantage plus considérable que ceux accordés à la France ou à l'Espagne.

ART. 6.

La paix étant faite, s'il y a à traiter quelque affaire importante, les trois Souverains pourront envoyer des représentants pour traiter ces affaires dans une des trois capitales.

Si, sans affaire importante, l'un des trois Souverains désirait envoyer des félicitations aux autres, il pourra également envoyer un représentant. Le bâtiment de l'Envoyé Français ou Espagnol mouillera dans le port de Tourane, et l'Envoyé ira de là à Hué par terre, où il sera reçu par le Roi d'Annam.

ART. 7.

La paix étant faite, l'inimitié disparaît entièrement ; c'est pourquoi l'Empereur des Français accorde une amnistie générale aux sujets, soit militaires, soit civils, du royaume d'Annam, compromis dans la guerre, et leurs propriétés séquestrées leur seront rendues.

Le Roi d'Annam accorde également une amnistie générale à tous ceux de ses sujets qui se sont soumis à l'autorité française, et son amnistie s'étend sur eux et sur leurs familles.

Art. 8.

Le Roi d'Annam devra payer, à titre d'indemnité, dans un laps de dix ans, la somme de quatre millions de dollars. Quatre cent mille dollars seront, en conséquence, remis chaque année au représentant de l'Empereur des Français à Saïgon. Cette somme est destinée à indemniser la France et l'Espagne de leurs dépenses de guerre. Les cent mille ligatures déjà payées seront déduites de cette somme. Le Royaume d'Annam n'ayant pas de dollars, le dollar sera représenté par une valeur de 72 centièmes de taël.

Art. 9.

Si quelque brigand, ou fauteur de troubles, annamite, commet quelque brigandage ou désordre sur le territoire français, ou si quelque sujet européen, coupable de quelque délit, s'enfuit sur le territoire annamite, aussitôt que l'autorité française aura donné connaissance du fait à l'autorité annamite, celle-ci devra faire ses efforts pour s'emparer du coupable, afin de le livrer à l'autorité française.

Il en sera de même en ce qui concerne les brigands, pirates ou fauteurs de troubles annamites qui, après s'être rendus coupables de délits, s'enfuiraient sur le territoire français.

Art. 10.

Les habitants de trois provinces de Vinh-Long, d'An-Gian et de Ha-Tien pourront librement commercer dans les trois provinces françaises, en se soumettant aux droits en vigueur, mais les convois de troupes, d'armes, de munitions ou de vivres entre les trois susdites provinces devront se faire exclusivement par mer.

Cependant l'Empereur des Français permet à ces convois d'entrer dans le Cambodge par la passe de Mitto dite *Cua-*

Tien, à la condition toutefois que les autorités annamites en préviendront à l'avance le représentant de l'Empereur, qui leur fera délivrer un laisser-passer. Si cette formalité était négligée, et qu'un convoi pareil entrât sans un permis, ledit convoi, et ce qui le compose, sera de bonne prise, et les objets saisis seront détruits.

Art. 11.

La citadelle de Vinh-Long sera gardée jusqu'à nouvel ordre par les troupes françaises, sans empêcher pourtant en aucune façon l'action des mandarins annamites. Cette citadelle sera rendue au Roi d'Annam aussitôt qu'il aura mis fin à la rébellion qui existe aujourd'hui par ses ordres dans les provinces de Gia-Dinh et le Dinh-Tuong, et lorsque les chefs de cette rébellion seront partis et le pays tranquille et soumis comme il convient à un pays en paix.

Art. 12.

Le traité étant conclu entre les trois nations, et les Ministres Plénipotentiaires desdites trois nations l'ayant signé et revêtu de leurs sceaux, ils en rendront compte chacun à son Souverain; et, à partir d'aujourd'hui, jour de la signature, dans l'intervalle d'un an, les trois Souverains ayant examiné et ratifié ledit traité, l'échange des ratifications aura lieu dans la capitale du Royaume d'Annam.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs susnommés ont signé le présent traité et y ont apposé leurs cachets.

A Saïgon, l'an mil huit cent soixante-deux, le 5 juin.
Tu-Duc, quinzième année, cinquième mois, neuvième jour.

L. S. (*signé* :) BONARD,

L. S. (*signé* :) Carlos Palenca GUTIERREZ.

(*Cachet et signatures des Plénipotentiaires Annamites.*)

Proclamation du Gouverneur de la Cochinchine, à la suite de la prise de possession des trois provinces occidentales de la Basse-Cochinchine.

(*Moniteur* du 9 août 1867).

L'amiral ministre de la marine et des colonies a reçu du vice-amiral de la Grandière des dépêches annonçant la prise de possession des trois provinces occidentales de la Basse-Cochinchine.

Nos troupes ont occupé sans coup férir les villes de Vinh-Long, Sadec, Chaudoc et Hatien, dont les mandarins nous ont ouvert les portes avec l'adhésion unanime des populations, à la suite d'une démarche faite auprès de M. le vice-amiral de la Grandière par Phan-tan-gian, ancien ministre de la cour de Hué, et le gouverneur général des trois provinces, venus à bord de l'*Ondine* pour apporter leur soumission et offrir leur concours, afin de substituer l'autorité française à celle des mandarins annamites.

Ainsi se trouve opérée sans difficultés, l'annexion des territoires qui servaient de refuges aux pirates et aux agitateurs.

La proclamation suivante fait connaître les motifs qui ont engagé le gouverneur de la Cochinchine à ne pas retarder davantage l'exécution des mesures qu'exigeaient la sécurité de notre colonie et le rétablissement de la tranquillité dans le Cambodge.

Proclamation du Gouverneur de la Cochinchine aux habitants des six provinces.

Depuis que le traité de 1862 a cédé à la France les trois provinces de Saïgon, Bien-Hoa, Mitho, et que, pour donner une preuve éclatante de notre respect pour ce pacte, nous avons rendu au gouvernement du roi Tu-Duc l'importante citadelle de Vinh-Long, qui n'aurait dû rentrer sous son autorité qu'après l'apaisement complet des troubles suscités par lui dans nos nouvelles possessions, les trois provinces de la

Basse-Cochinchine qui sont restées soumises à la domination annamite n'ont cessé d'être le refuge de tous les mécontents, de tous les agitateurs, de tous les ennemis de notre autorité. J'ai été plusieurs fois dans la nécessité d'appeler l'attention des représentants du gouvernement annamite sur les embarras qu'ils me créaient, sur la voie dangereuse dans laquelle ils s'engageaient en accordant une tolérance coupable, et peut-être des encouragements tacites, à ces incorrigibles fauteurs de désordres, qui, ne voulant pas accepter les bienfaits d'une administration équitable et protectrice, s'efforçaient d'empêcher la masse des habitants paisibles de jouir des avantages que nous leur assurions.

Mes représentations, sous quelque forme que je les aie adressées, n'ont amené que des réponses évasives que j'ai dû considérer comme un aveu d'impuissance ou comme un refus de me satisfaire.

En effet, je ne pouvais être dupe de ces protestations de respect pour les traités, quand, depuis un an, j'ai tant d'occasions de constater, par des preuves irrécusables, la complicité de fonctionnaires investis de la confiance du gouvernement annamite avec les rebelles qui troublent le repos d'un royaume voisin placé sous notre protectorat.

Des brevets ont été délivrés à tous les chefs annamites qui, opposés à notre domination et par amour du désordre, du pillage, se sont ralliés à la cause d'un aventurier révolté contre son souverain. Ces chefs ont reçu des encouragements de toute espèce, en armes, munitions, grades, distinctions honorifiques, argent, etc. Approvisionnées par les canaux qui font communiquer le fleuve du Cambodge et le golfe de Siam, les capitales de deux de ces provinces, Hatien et Chaudoc, sont devenues les arsenaux, les dépôts de recrutement de l'insurrection permanente.

J'ai été forcé de déclarer le blocus de toutes les côtes du royaume de Cambodge pour arrêter cette contrebande d'armes et de munitions de guerre.

En ne tenant aucun compte de mes avertissements réitérés, en ne donnant que des satisfactions dérisoires à mes réclamations les plus justes, le gouvernement annamite a violé l'une des clauses fondamentales du traité de 1862 ; il m'a donné le droit et imposé la nécessité, pour sauvegarder la tranquillité de nos provinces, de me charger de la police des siennes.

J'ai donc occupé les trois citadelles de Vinh-Long, de Chaudoc et d'Hatien, et substitué la domination de la France à celle du royaume d'Annam dans les trois provinces occidentales de la Basse-Cochinchine.

Cette annexion s'est faite pacifiquement : pas une violence n'a été commise, pas une goutte de sang n'a été versée ; les propriétés ont été et seront respectées. L'accueil que nous avons reçu des populations est un témoignage éclatant du progrès de notre influence, de la puissance de notre politique. Elles n'ignorent pas plus la force de nos armes que les bienfaits et la prospérité croissante dont jouissent les habitants des trois provinces françaises.

Les mandarins ont vu se briser entre leurs mains ce vieil instrument de despotisme routinier ; ils ont compris que la sympathie, la confiance du peuple se retiraient d'eux pour venir à nous, et qu'il fallait s'incliner devant le prestige qu'exerce sur les races intelligentes et trop longtemps opprimées, la civilisation appuyée sur la religion, la justice et la force, c'est-à-dire sur le respect de tous les droits, la protection de tous les intérêts, la sympathie pour toutes les infortunes. Ils ont abdiqué entre nos mains, sans protestation, sans murmure, les rênes d'une administration impuissante à satisfaire les nouveaux besoins, les nouvelles aspirations que notre présence dans ces belles contrées a suscitées chez tous ceux qui ont compris les avantages attachés à notre domination et à ce glorieux titre de Français qu'ils seront fiers de porter.

Leurs désirs sont exaucés ; il n'y a plus, à dater de ce jour, qu'une autorité, qu'une administration dans la Basse-Cochin-

chine, dont les six provinces sont et resteront françaises.

Réunies en un seul faisceau, régies par les mêmes lois, administrées par les mêmes règles, soumises à des charges proportionnées à leurs ressources, ces honnêtes et laborieuses populations verront chaque jour se développer leur bien-être, leur prospérité, les fruits du travail et de l'intelligence garantis à chacun, les bienfaits de l'instruction mis à la portée de tous, et elles comprendront alors que nous sommes venus au milieu d'elles pour les affranchir de toutes les servitudes, leur ouvrir l'accès de tous les emplois et leur apporter tous les bienfaits de la civilisation.

Vinh-Long, 25 juin 1867.

Le vice-amiral, gouverneur et commandant en chef,

DE LA GRANDIÈRE.

III

CHINE.

Traité d'amitié, de commerce et de navigation conclu à Tien-Tsin, le 27 juin 1858, entre la France et la Chine. (Ech. des ratif., à Pékin, le 25 octobre 1860.)

S. M. l'Empereur des Français et S. M. l'Empereur de la Chine, animés l'un et l'autre du désir de mettre un terme aux différends qui se sont élevés entre les deux Empires, et voulant rétablir et améliorer les relations d'amitié, de commerce et de navigation qui ont existé entre les deux Puissances, comme aussi en régulariser l'existence, en favoriser le développement et en perpétuer la durée, ont résolu de conclure un nouveau Traité, basé sur l'intérêt commun des deux pays, et ont, en conséquence, nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir :

S. M. l'Empereur des Français, le sieur Jean-Baptiste-Louis baron *Gros*, Grand Officier de la Légion d'Honneur, Grand-Croix de l'Ordre du Sauveur de Grèce, Commandeur de l'Ordre de la Conception de Portugal, etc., etc., etc.;

Et S. M. l'Empereur de la Chine, *Kouëï-Liang*, Haut-Commissaire impérial de la dynastie *Ta-Tsing*, Grand Ministre du Palais-Oriental, directeur général des affaires du conseil de justice, etc.; et *Houâ-Cha-Na*, Haut-Commissaire impérial de la dynastie *Ta-Tsing*, président du conseil des finances, géné-

ral de l'armée Sino-Tartare de la Bannière bordée d'azur, etc., etc., etc.;

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins-pouvoirs, qu'ils ont trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

ARTICLE PREMIER.

Il y aura paix constante et amitié perpétuelle entre S. M. l'Empereur des Français et S. M. l'Empereur de la Chine, ainsi qu'entre les sujets des deux Empires, sans exception de personnes ni de lieux. Ils jouiront tous également, dans les États respectifs des Hautes Parties Contractantes, d'une pleine et entière protection pour leurs personnes et leurs propriétés.

ART. 2.

Pour maintenir la paix si heureusement rétablie entre les deux Empires, il a été convenu entre les Hautes Parties Contractantes, qu'à l'exemple de ce qui se pratique chez les nations de l'Occident, les Agents diplomatiques dûment accrédités par S. M. l'Empereur des Français auprès de S. M. l'Empereur de la Chine pourront se rendre éventuellement dans la capitale de l'Empire, lorsque des affaires importantes les y appelleront.

Il est convenu entre les Hautes Parties Contractantes que, si l'une des puissances qui ont un Traité avec la Chine obtenait, pour ses agents diplomatiques, le droit de résider, à poste fixe, à Pékin, la France jouirait immédiatement du même droit.

Les Agents diplomatiques jouiront réciproquement, dans le lieu de leur résidence, des priviléges et immunités que leur accorde le droit des gens; c'est-à-dire que leurs personnes, leur famille, leur maison et leur correspondance seront inviolables, qu'ils pourront prendre à leur service les employés, courriers, interprètes, serviteurs, etc., etc., qui leur seront nécessaires.

Les dépenses de toute espèce qu'occasionneront les Missions diplomatiques de France en Chine seront supportées par le

Gouvernement français. Les Agents diplomatiques qu'il plaira à S. M. l'Empereur de la Chine d'accréditer auprès de S. M. l'Empereur des Français seront reçus en France avec tous les honneurs et toutes les prérogatives dont jouissent, à rang égal, les Agents diplomatiques des autres nations accrédités à la Cour de S. M. l'Empereur des Français.

ART. 3.

Les communications officielles des Agents diplomatiques et consulaires français avec les autorités chinoises seront écrites en français, mais seront accompagnées, pour faciliter le service, d'une traduction chinoise aussi exacte que possible, jusqu'au moment où le Gouvernement Impérial de Pékin, ayant des interprètes pour parler et écrire correctement le français, la correspondance diplomatique aura lieu dans cette langue pour les Agents français et en chinois pour les fonctionnaires de l'Empire. Il est convenu que jusque-là, et en cas de dissidence dans l'interprétation à donner au texte français et au texte chinois au sujet des clauses arrêtées d'avance dans les conventions faites de commun accord, ce sera le texte français qui devra prévaloir. Cette disposition est applicable au présent Traité. Dans les communications entre les autorités des deux pays, ce sera le texte original et non la traduction qui fera foi.

ART. 4.

Désormais, les correspondances officielles entre les autorités et les fonctionnaires des deux pays seront réglées suivant les rangs et les positions respectives et d'après les bases de la réciprocité la plus absolue. Ces correspondances auront lieu entre les hauts fonctionnaires français et les hauts fonctionnaires chinois, dans la capitale ou ailleurs, par dépêche ou *communication*. Entre les fonctionnaires français en sous-ordre et les hautes autorités des provinces, pour les premiers par *exposé*, pour les seconds par *déclaration*. Entre les officiers

en sous-ordre des deux nations, comme il est dit plus haut, sur le pied d'une parfaite égalité.

Les négociants et généralement tous les individus qui n'ont pas de caractère officiel se serviront réciproquement de la formule *représentation* dans toutes les pièces adressées ou destinées pour renseignements aux autorités respectives.

Toutes les fois qu'un Français aura à recourir à l'autorité chinoise, sa représentation devra d'abord être soumise au consul, qui, si elle lui paraît raisonnable et convenablement rédigée, lui donnera suite, et qui, s'il en est autrement, en fera modifier la teneur ou refusera de la transmettre. Les Chinois de leur côté, lorsqu'ils auront à s'adresser au consulat, devront suivre une marche analogue auprès de l'autorité chinoise, laquelle agira de la même manière.

ART. 5.

S. M. l'Empereur des Français pourra nommer des Consuls ou des Agents consulaires dans les ports de mer ou de rivière de l'Empire chinois dénommés dans l'article 6 du présent Traité pour servir d'intermédiaires entre les autorités chinoises et les négociants et les sujets français, et veiller à la stricte observation des règlements stipulés.

Ces fonctionnaires seront traités avec la considération et les égards qui leur sont dus. Leurs rapports avec les autorités du lieu de leur résidence seront établis sur le pied de la plus parfaite égalité. S'ils avaient à se plaindre des procédés de ladite autorité, ils s'adresseraient directement à l'autorité supérieure de la province, et en donneraient immédiatement avis au Ministre Plénipotentiaire de l'Empereur.

En cas d'absence du consul français, les capitaines et les négociants français auraient la faculté de recourir à l'intervention du consul d'une puissance amie, ou s'il était impossible de le faire, ils auraient recours au chef de la douane, qui aviserait au moyen d'assurer à ces capitaines et négociants le bénéfice du présent Traité.

ART. 6.

L'expérience ayant démontré que l'ouverture de nouveaux ports au commerce étranger est une des nécessités de l'époque, il a été convenu que les ports de Kiung-Tchau et Chaou-Chaou dans la province de Kouang-Ton, Taiwan et Taashwi dans l'île de Formose, province de Fo-Kien; Tan-Tchau dans la province de Chan-Tong, et Nankin dans la province de Kiang-Nan, jouiront des mêmes priviléges que Canton, Chang-Haï, Ning-Pô, Amoy et Fou-Tchéou. Quant à Nankin, les Agents français en Chine ne délivreront de passe-ports à leurs nationaux pour cette ville que lorsque les rebelles en auront été expulsés par les troupes Impériales.

ART. 7.

Les Français et leurs familles pourront se transporter, s'établir et se livrer au commerce ou à l'industrie en toute sécurité et sans entrave d'aucune espèce, dans les ports et villes de l'Empire chinois situés sur les côtes maritimes et sur les grands fleuves dont l'énumération est contenue dans l'article précédent. Ils pourront circuler librement de l'un à l'autre, s'ils sont munis de passe-ports; mais il leur est formellement défendu de pratiquer, sur la côte, des ventes ou des achats clandestins sous peine de confiscation des navires et des marchandises engagés dans ces opérations, et cette confiscation aura lieu au profit du Gouvernement chinois, qui devra cependant, avant que la saisie et la confiscation soient légalement prononcées, en donner avis au Consul français du port le plus voisin.

ART. 8.

Les Français qui voudront se rendre dans les villes de l'intérieur, ou dans les ports où ne sont pas admis les navires étrangers, pourront le faire en toute sûreté, à la condition expresse d'être munis des passe-ports rédigés en français et en chinois, légalement délivrés par les Agents diplomatiques

ou les Consuls de France en Chine, et visés par les autorités chinoises.

En cas de perte de ce passe-port, le Français qui ne pourra pas le présenter, lorsqu'il en sera requis légalement, devra, si l'autorité chinoise du lieu où il se trouve se refuse à lui donner un permis de séjour, pour lui laisser le temps de demander un autre passe-port au Consul, être reconduit au Consulat le plus voisin, sans qu'il soit permis de le maltraiter, ni de l'insulter en aucune manière.

Ainsi que cela était stipulé dans les anciens Traités, les Français résidant ou de passage dans les ports ouverts au commerce étranger pourront circuler, sans passe-port, dans leur voisinage immédiat, et y vaquer à leurs occupations aussi librement que les nationaux; mais ils ne pourront dépasser certaines limites qui seront fixées, de commun accord, entre le Consul et l'autorité locale.

Les Agents français en Chine ne délivreront de passe-ports à leurs nationaux que pour les lieux où les rebelles ne seront pas établis dans le moment où ce passe-port sera demandé. Ces passe-ports ne seront délivrés par les autorités françaises qu'aux personnes qui lui offriront toutes les garanties désirables.

Art. 9.

Tous les changements apportés d'un commun accord, avec l'une des puissances signataires des Traités avec la Chine, au sujet des améliorations à introduire au tarif actuellement en vigueur, ou à celui qui le serait plus tard, comme aussi aux droits de douane, de tonnage, d'importation, de transit, et d'exportation, seront immédiatement applicables au commerce et aux négociants français, par le seul fait de leur mise à exécution.

Art. 10.

Tout Français qui, conformément aux stipulations de l'article 6 du présent Traité, arrivera dans l'un des ports ou-

verts au commerce étranger, pourra, quelle que soit la durée de son séjour, y louer des maisons et des magasins pour déposer ses marchandises, ou bien affermer des terrains, et y bâtir lui-même des maisons et des magasins. Les Français pourront, de la même manière, établir des églises, des hôpitaux, des hospices, des écoles et des cimetières. Dans ce but, l'autorité locale, après s'être concertée avec le Consul, désignera les quartiers les plus convenables pour la résidence des Français, et les endroits dans lesquels pourront avoir lieu les constructions précitées.

Le prix des loyers et des fermages sera librement débattu entre les parties intéressées, et réglé, autant que faire se pourra, conformément à la moyenne des prix locaux.

Les autorités chinoises empêcheront leurs nationaux de surfaire ou d'exiger des prix exorbitants, et le consul veillera, de son côté, à ce que les Français n'usent pas de violence ou de contrainte pour forcer le consentement des propriétaires. Il est bien entendu, d'ailleurs, que le nombre des maisons et l'étendue des terrains à affecter aux Français, dans les ports ouverts au commerce étranger, ne seront point limités, et qu'ils seront déterminés d'après les besoins et les convenances des ayant-droit. Si des Chinois violaient ou détruisaient des églises ou des cimetières français, les coupables seraient punis suivant toute la rigueur des lois du pays.

Art. 11.

Les Français, dans les ports ouverts au commerce étranger, pourront choisir librement, et à prix débattu entre les parties, et sous la seule intervention des consuls, des compradors, interprètes, écrivains, ouvriers, bateliers et domestiques. Ils auront, en outre, la faculté d'engager des lettrés du pays pour apprendre à parler ou à écrire la langue chinoise, et toute autre langue ou dialecte usités dans l'Empire, comme aussi de se faire aider par eux, soit pour leurs écritures, soit pour des travaux scientifiques ou littéraires. Ils pourront également enseigner à tout sujet chinois la langue de leur pays

ou des langues étrangères, et vendre sans obstacle des livres français ou acheter eux-mêmes toutes sortes de livres chinois.

ART. 12.

Les propriétés de toute nature appartenant à des Français dans l'Empire chinois seront considérées par les Chinois comme inviolables et seront toujours respectées par eux. Les autorités chinoises ne pourront, quoi qu'il arrive, mettre embargo sur les navires français, ni les frapper de réquisition pour quelque service public ou privé que ce puisse être.

ART. 13.

La religion chrétienne ayant pour objet essentiel de porter les hommes à la vertu, les membres de toutes les communions chrétiennes jouiront d'une entière sécurité pour leurs personnes, leurs propriétés et le libre exercice de leurs pratiques religieuses ; et une protection efficace sera donnée aux missionnaires qui se rendront pacifiquement dans l'intérieur du pays, munis des passe-ports réguliers dont il est parlé dans l'article 8. Aucune entrave ne sera apportée par les autorités de l'Empire chinois au droit qui est reconnu à tout individu en Chine d'embrasser, s'il le veut, le christianisme, et d'en suivre les pratiques sans être passible d'aucune peine infligée pour ce fait. Tout ce qui a été précédemment écrit, proclamé ou publié en Chine, par ordre du Gouvernement, contre le culte chrétien, est complétement abrogé, et reste sans valeur dans toutes les provinces de l'Empire.

ART. 14.

Aucune société de commerce privilégiée ne pourra désormais s'établir en Chine, et il en sera de même de toute coalition organisée dans le but d'exercer un monopole sur le commerce. En cas de contravention au présent article, les autorités chinoises, sur les représentations du consul ou de l'agent consulaire, aviseront aux moyens de dissoudre de semblables associations, dont elles s'efforceront, d'ailleurs, de

prévenir l'existence par des prohibitions préalables, afin d'écarter tout ce qui pourrait porter atteinte à la libre concurrence.

ART. 15.

Lorsqu'un bâtiment français arrivera dans les eaux de l'un des ports ouverts au commerce étranger, il aura la faculté d'engager tel pilote qui lui conviendra, pour se faire conduire immédiatement dans le port; et, de même, quand, après avoir acquitté toutes les charges légales, il sera prêt à mettre à la voile, on ne pourra pas lui refuser des pilotes pour le sortir du port sans retard ni délai.

Tout individu qui voudra exercer la profession de pilote pour les bâtiments français pourra, sur la présentation de trois certificats de capitaines de navire, être commissionné par le consul de France, de la même manière que cela se pratiquerait pour d'autres nations.

La rétribution payée aux pilotes sera réglée selon l'équité, pour chaque port en particulier, par le consul ou agent consulaire, lequel la fixera convenablement en raison de la distance et des circonstances de la navigation.

ART. 16.

Dès que le pilote aura introduit un navire de commerce français dans le port, le chef de la douane déléguera un ou deux préposés pour surveiller le navire, et empêcher qu'il ne se pratique aucune fraude. Ces préposés pourront, selon leurs convenances, rester dans leurs propres bateaux, ou se tenir à bord du bâtiment. Les frais de leur solde, de leur nourriture et de leur entretien, seront à la charge de la douane chinoise, et ils ne pourront exiger aucune indemnité ou rétribution quelconque des capitaines ou des consignataires. Toute contravention à cette disposition entraînera une punition proportionnelle au montant de l'exaction, laquelle sera en outre intégralement restituée.

ART. 17.

Dans les vingt-quatre heures qui suivront l'arrivée d'un navire de commerce français dans l'un des ports ouverts au commerce étranger, le capitaine, s'il n'est dûment empêché, et, à son défaut, le subrécargue ou le consignataire devra se rendre au consulat de France et remettre entre les mains du consul les papiers de bord, les connaissements et le manifeste. Dans les vingt-quatre heures suivantes, le consul enverra au chef de la douane une note détaillée indiquant le nom du navire, le rôle d'équipage, le tonnage légal du bâtiment, et la nature de son chargement. Si, par suite de la négligence du capitaine, cette dernière formalité n'avait pas pu être accomplie dans les quarante-huit heures qui suivront l'arrivée du navire, le capitaine sera passible d'une amende de cinquante piastres par jour de retard au profit du Gouvernement chinois; ladite amende, toutefois, ne pourra dépasser la somme de deux cents piastres.

Aussitôt après la réception de la note transmise par le consulat, le chef de la douane délivrera le permis d'ouvrir la cale. Si le capitaine, avant d'avoir reçu le permis précité, avait ouvert la cale et commencé à décharger, il pourrait être condamné à une amende de cinq cents piastres, et les marchandises débarquées pourraient être saisies, le tout au profit du Gouvernement chinois.

ART. 18.

Les capitaines et négociants français pourront louer telles espèces d'alléges et d'embarcations qu'il leur plaira pour transporter des marchandises et des passagers, et la rétribution à payer pour ces alléges sera réglée de gré à gré par les parties intéressées, sans l'intervention de l'autorité chinoise et, par conséquent, sans sa garantie en cas d'accident, de fraude ou de disparition desdites alléges. Le nombre n'en sera pas limité, et le monopole n'en pourra être concédé à qui que ce soit, non plus que celui du transport, par portefaix, des marchandises à embarquer ou à débarquer.

ART. 19.

Toutes les fois qu'un négociant français aura des marchandises à embarquer ou à débarquer, il devra d'abord en remettre la note détaillée au consul ou agent consulaire, qui chargera immédiatement un interprète reconnu du consulat d'en donner communication au chef de la douane. Celui-ci délivrera sur-le-champ un permis d'embarquement ou de débarquement. Il sera alors procédé à la vérification des marchandises dans la forme la plus convenable pour qu'il n'y ait chance de perte pour aucune des parties.

Le négociant français devra se faire représenter sur le lieu de la vérification (s'il ne préfère y assister lui-même) par une personne réunissant les qualités requises, à l'effet de veiller à ses intérêts au moment où il sera procédé à cette vérification pour la liquidation des droits; faute de quoi, toute réclamation ultérieure restera nulle et non avenue.

En ce qui concerne les marchandises taxées *ad valorem*, si le négociant ne peut tomber d'accord avec l'employé chinois sur la valeur à fixer, chaque partie appellera deux ou trois négociants chargés d'examiner les marchandises, et le prix le plus élevé qui sera offert par l'un d'eux sera réputé constituer la valeur desdites marchandises.

Les droits seront prélevés sur le poids net; on déduira, en conséquence, le poids des emballages et contenants. Si le négociant français ne peut s'entendre avec l'employé chinois sur la fixation de la taxe, chaque partie choisira un certain nombre de caisses et de ballots parmi les colis objets du litige; ils seront d'abord pesés bruts, puis tarés ensuite, et la tare moyenne des colis pesés servira de base pour tous les autres.

Si, pendant le cours de la vérification, il s'élève quelque difficulté qui ne puisse être résolue, le négociant français pourra réclamer l'intervention du consul, lequel portera sur-le-champ l'objet de la contestation à la connaissance du chef des douanes, et tous deux s'efforceront d'arriver à un arrangement amiable; mais la réclamation devra avoir lieu dans

les vingt-quatre heures, sinon il n'y sera pas donné suite. Tant que le résultat de la contestation restera pendant, le chef de la douane n'en portera pas l'objet sur ses livres, laissant ainsi toute latitude pour l'examen et la solution de la difficulté.

Les marchandises importées qui auraient éprouvé des avaries jouiront d'une réduction de droits proportionnée à leur dépréciation. Celle-ci sera déterminée équitablement et, s'il le faut, par expertise contradictoire, ainsi qu'il a été stipulé plus haut pour la fixation des droits *ad valorem*.

Art. 20.

Tout bâtiment entré dans l'un des ports de la Chine, et qui n'a point encore levé le permis de débarquement mentionné dans l'article 19, pourra, dans les deux jours de son arrivée, quitter le port et se rendre dans un autre port sans avoir à payer ni droits de tonnage, ni droits de douane, attendu qu'il les acquittera ultérieurement dans le port où il effectuera la vente de ses marchandises.

Art. 21.

Il est établi, de commun accord, que les droits d'importation seront acquittés par les capitaines ou négociants français au fur et à mesure du débarquement des marchandises et après leur vérification. Les droits d'exportation le seront de la même manière, lors de l'embarquement. Lorsque les droits de tonnage et de douane dus par un bâtiment français auront été intégralement acquittés, le chef de la douane délivrera une quittance générale, sur l'exhibition de laquelle le consul rendra ses papiers de bord au capitaine et lui permettra de mettre à la voile.

Le chef de la douane désignera une ou plusieurs maisons de change qui seront autorisées à recevoir la somme due par les négociants français au compte du Gouvernement, et les récépissés de ces maisons de change pour tous les payements qui leur auront été faits seront réputés acquis du Gouverne-

ment chinois. Ces payements pourront s'opérer, soit en lingots, soit en monnaies étrangères dont le rapport avec l'argent *sycé* sera déterminé de commun accord entre le consul ou agent consulaire français et le chef de la douane dans les différents ports, suivant le temps, le lieu et les circonstances.

ART. 22.

Après l'expiration des deux jours mentionnés dans l'article 20 et avant de procéder au déchargement, chaque bâtiment de commerce français acquittera intégralement les droits de tonnage ainsi réglés : pour les navires de cent cinquante tonneaux, de la jauge légale et au-dessus, à raison de cinq maces (un demi-taël) par tonneau; pour les navires jaugeant moins de cent cinquante tonneaux, à raison de un mace (un dixième de taël) par tonneau. Toutes les rétributions et surcharges additionnelles, antérieurement imposées à l'arrivée et au départ, sont expressément supprimées et ne pourront être remplacées par aucune autre.

Lors du payement du droit précité, le chef de la douane délivrera au capitaine ou consignataire un reçu en forme de certificat constatant que le droit de tonnage a été intégralement acquitté, et, sur l'exhibition de ce certificat au chef de la douane de tout autre port où il lui conviendrait de se rendre, le capitaine sera dispensé de payer de nouveau pour son bâtiment le droit de tonnage; tout navire français ne devant en être passible qu'une seule fois à chacun de ses voyages d'un pays étranger en Chine.

Sont exemptés des droits de tonnage, les barques, goëlettes, bateaux caboteurs et autres embarcations françaises, pontées ou non, employés au transport des passagers, bagages, lettres, comestibles et généralement de tous objets non sujets aux droits. Si lesdites embarcations transportaient en outre des marchandises, elles resteraient dans la catégorie des navires jaugeant moins de cent cinquante tonneaux et payeraient à raison d'un dixième de taël (un mace) par tonneau.

Les négociants français pourront toujours affréter des jonques et autres embarcations chinoises, lesquelles ne seront soumises à aucun droit de tonnage.

ART. 23.

Toutes marchandises françaises, après avoir acquitté dans l'un des ports de la Chine, les droits de douane liquidés d'après le tarif, pourront être transportées dans l'intérieur sans avoir à subir aucune autre charge supplémentaire que le payement des droits de transit suivant le taux modéré actuellement en vigueur; lesquels droits ne seront susceptibles d'aucune augmentation future. Si des agents de la douane chinoise, contrairement à la teneur du présent Traité, exigeaient des rétributions illégales ou prélevaient des droits plus élevés, ils seraient punis suivant les lois de l'Empire.

ART. 24.

Tout navire français entré dans l'un des ports ouverts au commerce étranger, et qui voudra n'y décharger qu'une partie de ses marchandises, ne payera les droits de douane que pour la partie débarquée; il pourra transporter le reste de sa cargaison dans un autre port et l'y vendre. Les droits seront alors acquittés.

Dans le cas où des Français, après avoir acquitté dans un port les droits sur des marchandises, voudraient les réexporter et aller les vendre dans un autre port, ils en préviendraient le consul ou agent consulaire; celui-ci, de son côté, en informera le chef de la douane, lequel, après avoir constaté l'identité de la marchandise et la parfaite intégrité des colis, remettra aux réclamants une déclaration attestant que les droits afférents auxdites marchandises ont été effectivement acquittés.

Munis de cette déclaration, les négociants français n'auront, à leur arrivée dans l'autre port, qu'à la présenter par l'entremise du consul au chef de la douane, qui délivrera pour cette partie de la cargaison, sans retard et sans frais,

un permis de débarquement en franchise de droits ; mais, si l'autorité découvrait de la fraude ou de la contrebande parmi ces marchandises ainsi réexportées, celles-ci seraient, après vérification, confisquées au profit du Gouvernement chinois.

ART. 25.

Aucun transbordement de marchandises ne pourra avoir lieu que sur permis spécial, et dans un cas d'urgence. S'il devient indispensable d'effectuer cette opération, il devra en être référé au consul, qui délivrera un certificat, sur le vu duquel le transbordement sera autorisé par le chef de la douane. Celui-ci pourra toujours déléguer un employé de son administration pour y assister. Tout transbordement non autorisé, sauf le cas de péril en la demeure, entraînera la confiscation, au profit du Gouvernement chinois, de la totalité des marchandises illicitement transbordées.

ART. 26.

Dans chacun des ports ouverts au commerce étranger, le chef de la douane recevra pour lui-même, et déposera au consulat français, des balances légales pour les marchandises et pour l'argent, ainsi que des poids et mesures exactement conformes aux poids et aux mesures en usage à la douane de Canton, et revêtus d'une estampille et d'un cachet constatant cette conformité. Ces étalons seront la base de toutes les liquidations de droits et de tous les payements à faire au Gouvernement chinois. On y aura recours, en cas de contestation sur le poids et la mesure des marchandises, et il sera statué d'après les résultats qu'ils auront donnés.

ART. 27.

Les droits d'importation et d'exportation prélevés en Chine sur le commerce français seront réglés conformément au tarif annexé au présent Traité sous le sceau et la signature des plénipotentiaires respectifs. Ce tarif pourra être revisé de sept en sept années, pour être mis en harmonie avec les

changements de valeur apportés par le temps sur les produits du sol et de l'industrie des deux Empires.

Moyennant l'acquit de ces droits, dont il est expressément interdit d'augmenter le montant dans le cours des sept années susmentionnées et que ne pourront aggraver aucune espèce de charge ou de surtaxe quelconque, les Français seront libres d'importer en Chine des ports français ou étrangers, et d'exporter également de Chine pour toute destination, toutes les marchandises qui ne seraient pas, au jour de la signature du présent Traité, et d'après la classification du tarif ci-annexé, l'objet d'une prohibition formelle ou d'un monopole spécial.

Le Gouvernement chinois renonçant à la faculté d'augmenter, par la suite, le nombre des articles réputés contrebande ou monopole, aucune modification ne pourra être apportée au tarif qu'après une entente préalable avec le Gouvernement français et de son plein et entier consentement.

A l'égard du tarif, aussi bien que pour toute stipulation introduite ou à introduire dans les Traités existants ou qui seraient ultérieurement conclus, il demeure bien et dûment établi que les négociants, et en général tous les citoyens français en Chine, auront droit toujours et partout au traitement de la nation la plus favorisée.

ART. 28.

La publication d'un tarif convenable et régulier ôtant désormais tout prétexte à la contrebande, il n'est pas à présumer qu'aucun acte de cette nature soit commis par des bâtiments du commerce français dans les ports de la Chine. S'il en était autrement, toute marchandise introduite en contrebande, par des navires ou par des négociants français dans ces ports, quelles que soient d'ailleurs sa valeur et sa nature, comme aussi toute denrée prohibée, débarquée frauduleusement, seront saisies par l'autorité locale et confisquées au profit du Gouvernement chinois. En outre, celui-ci pourra, si bon lui semble, interdire l'entrée de la Chine au bâtiment surpris en

contravention et le contraindre à partir aussitôt après l'apuration de ses comptes. Si quelque navire étranger se couvrait frauduleusement du pavillon de la France, le Gouvernement français prendrait les mesures nécessaires pour la répression de cet abus.

ART. 29.

S. M. l'Empereur des Français pourra faire stationner un bâtiment de guerre dans les ports principaux de l'Empire où sa présence serait jugée nécessaire pour maintenir le bon ordre et la discipline parmi les équipages des navires marchands et faciliter l'exercice de l'autorité consulaire. Toutes les mesures nécessaires seraient prises pour que la présence de ces navires de guerre n'entraîne aucun inconvénient, et leurs commandants recevraient l'ordre de faire exécuter les dispositions stipulées dans l'article 33 par rapport aux communications avec la terre et à la police des équipages. Les bâtiments de guerre ne seront assujettis à aucun droit.

ART. 30.

Tout bâtiment de guerre français croisant pour la protection du commerce sera reçu en ami et traité comme tel dans tous les ports de Chine où il se présentera. Ces bâtiments pourront s'y procurer les divers objets de rechange ou de ravitaillement dont ils auraient besoin, et, s'ils ont fait des avaries, les réparer et acheter dans ce but les matériaux nécessaires; le tout sans la moindre opposition.

Il en sera de même à l'égard des navires de commerce français qui, par suite d'avaries majeures ou pour toute autre cause, seraient contraints de chercher refuge dans un port quelconque de la Chine.

Si quelqu'un de ces bâtiments venait à se perdre sur la côte, l'autorité chinoise la plus proche, dès qu'elle en serait informée, porterait sur-le-champ assistance à l'équipage, pourvoirait à ses premiers besoins et prendrait les mesures d'urgence nécessaires pour le sauvetage du navire et la pré-

servation des marchandises. Puis elle porterait le tout à la connaissance du consul ou agent consulaire le plus à portée du sinistre, pour que celui-ci, de concert avec l'autorité compétente, pût aviser aux moyens de rapatrier l'équipage et de sauver les débris du navire et de la cargaison.

ART. 31.

Dans le cas où, par la suite des temps, la Chine entrerait en guerre avec une autre puissance, cette circonstance ne porterait aucune atteinte au libre commerce de la France avec la Chine ou avec la nation ennemie. Les navires français pourraient toujours, sauf le cas de blocus effectif, circuler sans obstacle des ports de l'une aux ports de l'autre, y trafiquer comme à l'ordinaire, y importer ou exporter toute espèce de marchandises non prohibées.

ART. 32.

S'il arrive que des matelots ou autres individus désertent des bâtiments de guerre ou s'évadent des navires de commerce français, l'autorité chinoise, sur la réquisition du consul ou, à son défaut, du capitaine, fera tous ses efforts pour découvrir et restituer sur-le-champ, entre les mains de l'un ou de l'autre, les susdits déserteurs ou fugitifs. Pareillement, si des Chinois déserteurs ou prévenus de quelque crime vont se réfugier dans des maisons françaises ou à bord des navires appartenant à des Français, l'autorité locale s'adressera au consul, qui, sur la preuve de la culpabilité des prévenus, prendra immédiatement les mesures nécessaires pour que leur extradition soit effectuée. De part et d'autre, on évitera soigneusement tout recel et toute connivence.

ART. 33.

Quand des matelots descendront à terre, ils seront soumis à des règlements de discipline spéciale qui seront arrêtés par le consul et communiqués à l'autorité locale, de manière

à prévenir, autant que possible, toute occasion de querelle entre les marins français et les gens du pays.

ART. 34.

Dans le cas où les navires de commerce français seraient attaqués ou pillés par des pirates, dans des parages dépendants de la Chine, l'autorité civile et militaire du lieu le plus rapproché, dès qu'elle aura connaissance du fait, en poursuivra activement les auteurs, et ne négligera rien pour qu'ils soient arrêtés et punis conformément aux lois. Les marchandises enlevées, en quelque lieu et dans quelque état qu'elles se trouvent, seront remises entre les mains du consul, qui se chargera de les restituer aux ayant-droit. Si l'on ne peut s'emparer des coupables, ni recouvrer la totalité des objets volés, les fonctionnaires chinois subiront la peine infligée par la loi en pareille circonstance; mais ils ne sauraient être pécuniairement responsables.

ART. 35.

Lorsqu'un sujet français aura quelque motif de plainte ou quelque réclamation à formuler contre un Chinois, il devra d'abord exposer ses griefs au consul, qui, après avoir examiné l'affaire, s'efforcera de l'arranger à l'amiable. De même, quand un Chinois aura à se plaindre d'un Français, le consul écoutera ses réclamations avec intérêt et cherchera à ménager un arrangement à l'amiable; mais si, dans l'un ou l'autre cas, la chose était impossible, le consul requerra l'assistance du fonctionnaire chinois compétent, et tous deux, après avoir examiné conjointement l'affaire, statueront suivant l'équité.

ART. 36.

Si, dorénavant, des citoyens français éprouvaient quelques dommages ou s'ils étaient l'objet de quelque insulte ou vexation de la part des sujets chinois, ceux-ci seraient poursuivis par l'autorité locale, qui prendra les mesures nécessaires

pour la défense et la protection des Français : à bien plus forte raison, si des malfaiteurs ou quelque partie égarée de la population tentaient de piller, de détruire ou d'incendier les maisons, les magasins des Français ou tout autre établissement formé par eux, la même autorité, soit à la réquisition du consul, soit de son propre mouvement, enverrait en toute hâte la force armée pour dissiper l'émeute, s'emparer des coupables et les livrer à toute la rigueur des lois; le tout sans préjudice des poursuites à exercer par qui de droit pour indemnisation des pertes éprouvées.

ART. 37.

Si des Chinois, à l'avenir, deviennent débiteurs de capitaines ou de négociants français et leur font éprouver des pertes par fraude ou de toute autre manière, ceux-ci n'auront plus à se prévaloir de la solidarité qui résultait de l'ancien état de choses; ils pourront seulement s'adresser, par l'entremise de leurs consuls, à l'autorité locale, qui ne négligera rien, après avoir examiné l'affaire, pour contraindre les prévenus à satisfaire à leurs engagements suivant la loi du pays. Mais si le débiteur ne peut être retrouvé, s'il est mort ou en faillite, et s'il ne reste rien pour payer, les négociants français ne pourront point appeler l'autorité chinoise en garantie. En cas de fraude ou de non-payement de la part des négociants français, le consul prêtera, de la même manière, assistance aux réclamants, sans que, toutefois, ni lui ni son Gouvernement puissent, en aucune manière, être rendus responsables.

ART. 38.

Si, malheureusement, il s'élevait quelque rixe ou quelque querelle entre des Français et des Chinois, comme aussi dans le cas où durant le cours d'une semblable querelle, un ou plusieurs individus seraient tués ou blessés, soit par des coups de feu, soit autrement, les Chinois seront arrêtés par l'autorité chinoise, qui se chargera de les faire examiner et punir,

s'il y a lieu, conformément aux lois du pays. Quant aux Français, ils seront arrêtés à la diligence du consul, et celui-ci prendra toutes les mesures nécessaires pour que les prévenus soient livrés à l'action régulière des lois françaises dans la forme et suivant les dispositions qui seront ultérieurement déterminées par le Gouvernement français. Il en sera de même en toute circonstance analogue et non prévue dans la présente Convention, le principe étant que pour la répression des crimes et délits commis par eux en Chine, les Français seront constamment régis par les lois françaises.

Art. 39.

Les Français en Chine dépendront également, pour toutes les difficultés ou les contestations qui pourraient s'élever entre eux, de la juridiction française. En cas de différends survenus entre Français et étrangers, il est bien stipulé que l'autorité chinoise n'aura à s'en mêler en aucune manière; elle n'aura pareillement à exercer aucune action sur les navires français; ceux-ci ne relèveront que de l'autorité française et du capitaine.

Art. 40.

Si dorénavant, le Gouvernement de Sa Majesté l'Empereur des Français jugeait convenable d'apporter des modifications à quelques-unes des clauses du présent Traité, il sera libre d'ouvrir, à cet effet, des négociations avec le Gouvernement chinois, après un intervalle de douze années révolues à partir de l'échange des ratifications. Il est d'ailleurs entendu que toute obligation non consignée expressément dans la présente Convention ne saurait être imposée aux consuls ou aux agents consulaires, non plus qu'à leurs nationaux, tandis que, comme il a été stipulé, les Français jouiront de tous les droits, priviléges, immunités et garanties quelconques qui auraient été ou qui seraient accordées par le Gouvernement chinois à d'autres puissances.

ART. 41.

S. M. l'Empereur des Français, voulant donner à S. M. l'Empereur de la Chine une preuve des sentiments qui l'animent, consent à stipuler, dans des articles séparés ayant la même force et valeur que s'ils étaient insérés mot à mot au présent Traité, les arrangements convenus entre les deux Gouvernements au sujet des questions antérieures aux événements de Canton et aux frais qu'ils ont occasionnés au Gouvernement de Sa Majesté l'Empereur des Français.

ART. 42.

Les ratifications du présent Traité d'amitié, de commerce et de navigation, seront échangées à Pékin, dans l'intervalle d'un an à partir du jour de la signature, ou plus tôt si faire se peut, par S. M. l'Empereur des Français et par S. M. l'Empereur de la Chine.

Après l'échange de ces ratifications, le Traité sera porté à la connaissance de toutes les autorités supérieures de l'Empire dans les provinces et dans la capitale, afin que sa publicité soit bien établie.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs ont signé le présent traité et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Tien-Tsin, en quatre expéditions, le 27e jour du mois de juin de l'an de grâce 1858, correspondant au 17e jour de la lune de la 8e année de Hien-Foung.

Baron GROS. Les signatures des Plénipotentiaires chinois.

Articles séparés servant de complément au Traité conclu entre S. M. l'Empereur des Français et S. M. l'Empereur de la Chine, à Tien-Tsin, dans la province de Tcheli, le 27 Juin 1858.

ARTICLE PREMIER.

Le magistrat de Si-lin-hien coupable du meurtre du missionnaire français Auguste Chapdelaine sera dégradé et déclaré incapable d'exercer désormais aucun emploi.

ART. 2.

Une communication officielle adressée à Son Excellence M. le Ministre de France en Chine lui annoncera l'exécution de cette mesure, qui sera rendue publique et motivée convenablement dans la gazette de Pékin.

ART. 3.

Une indemnité sera donnée aux Français et aux protégés de la France dont les propriétés ont été pillées ou incendiées par la populace de Canton avant la prise de cette ville par les troupes alliées de la France et de l'Angleterre.

ART. 4.

Les dépenses occasionnées par les armements considérables qu'ont motivés les refus obstinés des autorités chinoises d'accorder à la France les réparations et les indemnités qu'elle a réclamées, seront payées au Gouvernement de Sa Majesté l'Empereur des Français par les caisses de la douane de la ville de Canton.

Ces indemnités et ces frais d'armements s'élevant à peu près à une somme de deux millions de taëls (2,000,000), cette somme sera versée entre les mains du Ministre de France en Chine, qui en donnera quittance.

Cette somme de deux millions de taëls sera payée à Son Excellence M. le Ministre de France en Chine, par sixièmes payables d'année en année, et pendant six ans, par la caisse des douanes de Canton; elle pourra l'être soit en numéraire, soit en bons de douane, qui seront reçus par cette administration en payement des droits d'importation et d'exportation et pour un dixième seulement de la somme qu'on aurait à lui payer, c'est-à-dire que, si un négociant doit à la douane de Canton une somme de dix mille taëls, par exemple, pour droits d'importation ou d'exportation, il pourra en payer neuf mille en espèces et mille en bons dont il s'agit.

Le premier sixième sera payé dans le cours de l'année qui

suivra la signature du présent Traité, à compter du jour où elle aura lieu.

La douane de Canton pourra, si elle le veut, ne recevoir chaque année en payement de droits, que le sixième des bons émis, c'est-à-dire pour une somme de trois cent trente-trois mille trois cent trente-trois taëls et trente-quatre centièmes.

Une commission mixte, nommée à Canton par l'autorité chinoise et par le Ministre de France, fixera d'avance le mode d'émission de ces bons et les règlements qui en détermineront la forme, la valeur et le mode de destruction dès qu'ils auront servi.

ART. 5.

L'évacuation de Canton par les Troupes françaises s'effectuera aussitôt que possible après le payement intégral de la somme de deux millions de taëls stipulée ci-dessus ; mais pour hâter la retraite de ces troupes, ces bons de douanes pourront être émis d'avance par série de six années et déposés dans la chancellerie de la légation de France en Chine.

ART. 6.

Les articles ci-dessus auront même force et valeur que s'ils étaient inscrits mot à mot dans le Traité dont ils font partie, et les Plénipotentiaires respectifs les ont signés et y ont apposé leurs sceaux et leurs cachets.

Fait à Tien-Tsin, en quatre expéditions, le 27e jour du mois de juin de l'an de grâce 1858, correspondant au 17e jour de la lune de la 8e année de Hien-Foung.

Baron GROS. Signatures des Plénipotentiaires chinois.

Procès-verbal de l'échange des ratifications du Traité de Tien-Tsin.

Le 25 octobre 1860, les Hauts-Commissaires des Empires de France et de Chine, munis de pleins-pouvoirs trouvés réciproquement en bonne et due forme, savoir :

Pour l'Empire de France, S. Exc. le Baron *Gros*, sénateur de l'Empire et Ambassadeur extraordinaire de S. M. l'Empereur des Français en Chine, Grand-Officier de la Légion-d'Honneur, Chevalier Grand-Croix de plusieurs ordres, etc., etc. ;

Et pour l'Empire de la Chine, le Prince de *Kong*, membre de la famille Impériale et Haut-Commissaire ;

Se sont réunis au palais de Li-Pou, dans Pékin, à l'effet de procéder à l'échange des ratifications du Traité de paix, d'amitié et de commerce signé à Tien-tsin le 27 juin 1858, ayant avec eux les secrétaires et les interprètes des deux nations ; et S. Exc. le Haût-Commissaire de France a remis entre les mains de S. A. Impériale le Prince de Kong l'instrument original du Traité de Tien-tsin, transcrit dans les deux langues et revêtu du grand sceau de l'État de l'Empire de France, et de la signature de S. M. l'Empereur des Français, qui déclare dans cet acte que toutes les clauses dudit traité sont ratifiées et seront fidèlement exécutées.

S. A. I. ayant reçu le traité ainsi ratifié, a remis à son tour à S. Exc. le Haut-Commissaire français l'un des exemplaires du même traité approuvé et ratifié au pinceau vermillon par S. M. l'Empereur de la Chine (1), et l'échange des

---

(1) La déclaration suivante a été apposée sur le texte original du traité de Tien-Tsin, que le Prince Kong a remise à l'ambassadeur de France en échange du texte ratifié par S. M. l'Empereur des Français.

Ratification du traité signé à Tien-Tsin le 27 juin 1858.

Moi, Prince Kong, membre de la Famille Impériale et Haut-Commissaire, muni de pleins-pouvoirs, je déclare et certifie que le sceau de l'Empereur a été apposé sur l'ensemble des articles qui précèdent, et qui forment le traité original signé à Tien-Tsin, il y a deux ans, afin de prouver clairement que l'Empereur de la Chine ratifie et confirme ce traité, et donner une garantie qu'il sera mis à exécution dans toutes ses clauses, sans qu'il soit nécessaire de le revêtir d'une autre ratification Impériale.

En foi de quoi, j'ai écrit la présente déclaration sur le traité lui-même, pour qu'elle lui serve de garantie à perpétuité.

Fait à Pé-Kin, le 25 octobre 1860.

(Suit la signature du Prince et son sceau de Commissaire Impérial).

ratifications du traité signé à Tien-Tsin en 1858 ayant eu lieu, les Hauts-Commissaires Impériaux ont signé le présent procès-verbal, rédigé par leurs secrétaires respectifs, et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait en double expédition, dans le palais de Li-Pou, à Pékin, le 25 octobre 1860.

Baron GROS. KONG.

Tarifs de douane et règlements commerciaux stipulés à Schang-Haï, le 24 novembre 1858, entre la France et la Chine. (Ratifiés à Pékin le 25 octobre 1860, en même temps que le traité du 27 juin 1858, dont ils forment le complément.)

L'article 9 du Traité signé à Tien-Tsin, le 27 juin dernier (1), par le Plénipotentiaire de S. M. l'Empereur des Français et les Plénipotentiaires de S. M. l'Empereur de la Chine, ayant prévu que des modifications pourraient être apportées, d'un commun accord, par le Gouvernement de S. M. l'Empereur de la Chine, et ceux des puissances signataires des Traités de Tien-Tsin, au sujet d'améliorations à introduire dans le tarif qui fixe les droits d'importation, d'exportation, de transit, etc., et S. M. l'Empereur de la Chine ayant, à cet effet, donné l'ordre aux Commissaires impériaux *Kouéi-Liang*, Commissaire impérial de la dynastie Ta-Tsing, membre du conseil privé du Pavillon oriental, ministre de la justice, général en chef des troupes de la Bannière blanche, muni de pleins-pouvoirs etc., etc.; et *Houâ-Châ-Nâ*, Commissaire impérial de la dynastie Ta-Tsing, lecteur de la Maison impériale, secrétaire d'État au département de l'Intérieur, général en chef de l'armée Sino-Tartare de la Bannière bordée d'azur, muni de pleins-pouvoirs, etc., etc., etc.; auxquels S. M. a jugé à propos d'ad-

---

(1) V. le texte de ce traité ci-dessus, p. 223.

joindre en la même qualité : *Hô*, Commissaire impérial de la dynastie Ta-Tsing, second tuteur de l'héritier présomptif, secrétaire d'État au département de la guerre, vice-roi des deux Kiangs, munis de pleins-pouvoirs, etc., etc., etc.; *Minn*, Commissaire impérial de la dynastie Ta-Tsing, fonctionnaire de deuxième rang, chargé des mouvements militaires, etc., etc., etc.; et *Touan*, Commissaire impérial de la dynastie Ta-Tsing, fonctionnaire de cinquième rang, membre du conseil général, attaché au ministère de la justice, etc., etc., etc.;

De se rendre à Chang-Haï, où se trouvait le Plénipotentiaire de France, afin de s'entendre avec lui au sujet des modifications et des améliorations à apporter au tarif, il a été convenu, entre les H. P. C., qu'après mûr examen, et après avoir consulté des personnes instruites en matières de commerce, il serait procédé à l'établissement d'un nouveau tarif accompagné de règlements commerciaux, servant à faciliter sa mise à exécution.

Il a été également convenu que le nouveau tarif français et les règlements de commerce qui y sont annexés, pouvant, à bon droit, être considérés comme un Traité supplémentaire à celui du 27 juin dernier, ce tarif et ces règlements auraient, aux mêmes dates et aux mêmes conditions stipulées dans le Traité de Tien-Tsin, la même force et valeur que s'ils y étaient insérés mot à mot, et qu'à partir du jour où le Traité de Tien-Tsin sera mis à exécution, le tarif qui s'y trouve annexé en ce moment, sera considéré comme nul et non avenu et remplacé par le nouveau tarif.

Le Plénipotentiaire de France et ceux de l'Empire Chinois, ayant reconnu valables les pouvoirs dont ils sont revêtus, ont établi, d'un commun accord, le tarif qui suit et les règlements commerciaux qui le terminent.

En conséquence, les droits que les Français auront à payer aux autorités chinoises, par suite des opérations commerciales qu'ils pourraient faire en Chine, sont fixés, de

commun accord, d'après le tarif suivant, divisé en marchandises d'importation et en marchandises d'exportation, énumérées dans chacune de ces deux grandes divisions, par ordre de lettres alphabétiques.

TARIF SUR LES IMPORTATIONS.

DÉSIGNATION DES ARTICLES.	QUANTITÉS.	DROITS NOUVEAUX. Taëls.	Maces.	Condarins.	Caches.
Acier	Les 100 cattis.	0	2	5	0
Agar-agar (sorte d'algue, *Fucus saccharinus*, dont les Chinois font une gélatine	Idem.	0	1	5	0
Amadou de la Malaisie	Idem.	0	3	5	0
Assa-fœtida (gomme résine qui découle de la plante *Færula assa-fœtida*)	Idem.	0	6	5	0
Batiste, n'excédant pas 1m,16c 3/4 de largeur, et 21m84c en longueur	La pièce.	0	0	7	0
Basin ou piqué n'excédant pas 1m,01c 1/2 en largeur et 10m,97c en longueur	Idem.	0	0	6	5
Bèches de mer ou holothuries. *Noires*	Les 100 cattis.	1	5	0	0
(Limaces de mer séchées, recherchées des gourmets en Chine). *Blanches*	Idem.	0	3	5	0
Bézoard de l'Inde (concrétion formée dans l'estomac de la vache et d'autres animaux)	Le catti.	1	5	0	0
Bleu d'azur	Les 100 cattis.	1	5	0	0
Bois d'ébène	Idem.	0	1	5	0
Bois de Garroo (*Aquilaria*, appelé aussi bois d'*aigle* ou d'*aloès*	Idem.	2	0	0	0
Bois de senteur	Idem.	0	4	5	0
Bois de Camagon	Idem.	0	0	3	0
Bois de Kranjie 10m,66c 3/4 en longueur, 0m,50c en largeur, 0m,30c 1/2 en épaisseur	La pièce.	0	8	0	0
Bois de Laka	Les 100 cattis.	0	1	4	5
Bois rouge	Idem.	0	1	1	5
BOIS DE CONSTRUCTION. Mâts et espars, bois dur, n'excédant pas 12m,19c	La pièce.	4	0	0	0
Mâts n'excédant pas 18m,28c 3/4	Idem.	6	0	0	0
Mâts n'excédant pas 18m,28c 3/4	Idem.	10	0	0	0
Mâts bois blanc, n'excédant pas 18m,28c 3/4	Idem.	4	5	0	0
Mâts excédant 12m,19c	Idem.	2	0	0	0
Mâts excédant 18m,28c 3/4	Idem.	6	5	0	0
Boîtes à musique	*Ad valorem.*	5 p. 0/0.			
Boutons en cuivre	La grosse.	0	0	5	5
Cachou (extrait résineux, *Terra japonica.*)	Les 100 cattis.	0	1	8	0
Camphre de la Malaisie, pur	Le catti.	1	3	0	0
Camphre (déchets de)	Idem.	0	7	2	0
Cannelle de Canton (*Cinnamome*)	Les 100 cattis.	1	5	0	0
Cardamome (sorte d'épice) supérieur	Idem.	1	0	0	0
Cardamome inférieur, ou graine de paradis	Idem.	0	5	0	0
Charbon de terre étranger	Le tonneau.	0	0	5	0
Cire du Japon	Les 100 cattis.	0	6	5	0
Cire vierge	Idem.	1	0	0	0
Cochenille	Idem.	5	0	0	0
Colle de poisson	Idem.	0	6	5	0
Colle forte	Idem.	0	1	5	0
Clous de girofle	Idem.	0	5	0	0
Clous de girofle (Griffes de)	Idem.	0	1	8	0
Corail	Le catti.	0	1	0	0
Cordages de Manille	Les 100 cattis.	0	3	5	0
Cornalines	Les 100 pierres	0	3	0	0
Cornalines en perles	Les 100 cattis.	7	0	0	0
Cornes de buffle	Idem.	0	2	5	0
Cornes de cerf	Idem.	0	2	5	0
Cornes de rhinocéros	Idem.	2	0	0	0
Coton. (Voyez à l'article *Tissus*.)					

DÉSIGNATION DES ARTICLES.	QUANTITÉS.	DROITS NOUVEAUX. Taëls.	Maces.	Condarins.	Cadres.
Crevettes sèches	Les 100 cattis.	0	3	6	0
Cuir	Idem.	0	4	2	0
Dents de cheval marin (appelé aussi *éléphant de mer* à cause de ses défenses)	Idem.	2	0	0	0
Dents d'éléphant entières	Idem.	4	0	0	0
Dents d'éléphant brisées	Les 100 cattis.	3	0	0	0
Ecaille de tortue	Le catti.	0	2	5	0
Ecaille de tortue brisée	Idem.	0	0	7	2
Fil d'argent vrai	Idem.	1	3	0	0
Fil d'argent faux	Idem.	0	0	3	0
Fil d'or vrai	Idem.	1	6	0	0
Fil d'or faux	Idem.	0	0	3	0
Gambier (substance tinctoriale et médicinale de l'Inde et des îles de la Sonde)	Les 100 cattis.	0	1	5	0
Ginseng (racine à laquelle les Japonais, les Chinois, et les Tartares attribuent des vertus merveilleuses) américain, brut	Idem.	6	0	0	0
Ginseng américain, clarifié	Idem.	8	0	0	0
GOMMES.					
Benjoin (baume-résine de la Malaisie)	Idem.	0	6	0	0
Huile de benjoin	Idem.	0	6	0	0
Sang-dragon (gomme résine tinctoriale)	Idem.	0	4	5	0
Myrrhe (gomme-résine et aromate d'Arabie)	Idem.	0	4	5	0
Oliban (espèce d'encens d'Egypte et d'Arabie)	Idem.	0	4	5	0
Gomme-gutte (gomme-résine provenant du Cambodge, employée dans la teinture et la médecine	Idem.	1	0	0	0
Horloges	*Ad valorem.*		5 p. 0/0.		
Indigo liquide	Les 100 cattis.	0	1	8	0
Laines et lainage. (Voyez à l'article *Tissus.*)					
Laque (Objets en)	Idem.	1	0	0	0
Laque en bâton	Idem.	0	3	0	0
Lucraban (Graine de). Arbre de Siam dont le fruit est employé en médecine	Idem.	0	0	3	5
Macis ou fleur de muscade	Idem.	1	0	0	0
Manglier (Ecorce de). Cette espèce est le palétuvier de l'Inde revêtu d'une écorce épaisse et brune que les Chinois recherchent pour la teinture en noir	Idem.	0	0	3	0
MÉTAUX.					
Cuivre, ouvré, en feuille, barres, clous, etc	Idem.	1	5	0	0
Cuivre brut, en saumons	Idem.	1	0	0	0
Cuivre du Japon	Idem.	0	6	0	0
Etain	Idem.	1	2	5	0
Fer-blanc	Idem.	0	4	0	0
Fer, ouvré, en barres, cercles, etc	Idem.	0	1	2	5
Fer non ouvré, en gueuses	Idem.	0	0	7	5
Fer de lest en gueuses	Idem.	0	0	1	0
Fil de fer	Idem.	0	2	5	0
Plomb en saumons	Idem.	0	2	5	0
Plomb en feuilles	Idem.	0	5	5	0
Vif-argent	Idem.	2	0	0	0
Zinc (sous certaines réserves)	Idem.	0	2	5	0
Métal jaune de composition pour bordages et clous	Idem.	0	9	0	0
Montres	La paire.	1	0	0	0
Montres émaillées à perles	Idem.	4	5	0	0
Moules sèches	Les 100 cattis.	0	2	0	0

DÉSIGNATION DES ARTICLES.	QUANTITÉS.	DROITS NOUVEAUX. Taëls.	Maces.	Condarins.	Caches.
Muscade	Les 100 cattis.	2	5	0	0
Nacre de perle	Idem.	0	2	0	0
Nerfs de buffle et de cerf	Idem.	0	5	5	0
Nids d'oiseaux ou de salanganes. (Ces nids, formés de substances végétales ou animales, sont servis en Chine sur les meilleures tables.)	Le catti.	0	5	0	0
Nids d'oiseaux, 1re qualité	Idem.	0	5	5	0
Nids d'oiseaux, 2e qualité	Idem.	0	4	5	0
Nids d'oiseaux, 3e qualité (non nettoyés)	Idem.	0	1	5	5
Noix de bétel	Par 100 cattis.	0	1	5	0
Gousses de bétel (fruit de l'aréquier, qui, préparé avec la feuille de bétel et de la chaux vive, forme la préparation connue sous le nom de *bétel*)	Idem.	0	0	7	5
Olives fraîches, salées ou confites	Idem.	0	1	8	0
Opium	Idem.	30	0	0	0
Os de tigres	Idem.	1	5	5	0
Parapluies	La pièce.	0	0	3	5
Passe-roses (ou mauves de jardin)	Les 100 cattis.	1	0	0	0
Peaux de renard (grandes)	La pièce.	0	1	5	0
Peaux de renard (petites)	Idem.	0	0	7	5
Peaux de martre	Idem.	0	1	5	0
Peaux de loutre de mer	Idem.	1	5	0	0
Peaux de tigre et de léopard	Idem.	0	1	5	0
Peaux de castor	Le cent.	5	0	0	0
Peaux de lièvre, de lapin et de daim	Idem.	0	5	0	0
Peaux d'écureuil	Idem.	0	5	0	0
Peaux de loutre de terre	Idem.	2	0	0	0
Peaux de blaireau	Idem.	2	0	0	0
Peaux de buffle et de vache	Les 100 cattis.	0	5	0	0
Peaux de rhinocéros	Idem.	0	4	2	0
Plumes de paon, de martin-pêcheur, etc.	Le cent.	0	4	0	0
Poissons (Intestins de)	Les 100 cattis.	1	0	0	0
Poissons (Peaux de)	Idem.	0	2	0	0
Poisson salé	Idem.	0	1	8	0
Poisson sec	Idem.	0	5	0	0
Poivre noir	Idem.	0	3	6	0
Poivre blanc	Idem.	0	5	0	0
Poutres, bois dur n'excédant pas 7m,98c 1/2 en longueur, et au-dessous de 0m,30c 1/2 carrés	La pièce.	0	1	5	0
Planches, bois dur n'excédant pas 7m,31c en longueur, 0m,30c 1/2 en largeur et 0m,07c 2/3 en épaisseur, bois blanc	Par 92m 827m.	0	7	0	0
Planches en teck	Par 0m 0287m c.	0	0	3	5
Putchuck (racine dont l'odeur se rapproche de celle de la rhubarbe)	Les 100 cattis.	0	6	0	0
Requin (Ailerons de), noirs	Idem.	0	5	0	0
Requin (Ailerons de), blancs	Idem.	1	5	0	0
Requin (Peaux de)	Le cent.	2	0	0	0
Rotins	Les 100 cattis.	0	1	6	0
Salpêtre (sous certaines réserves)	Idem.	0	5	0	0
Sandal (Bois de)	Idem.	0	4	0	0
Sapan (Bois de)	Idem.	0	1	0	0
Silex (pierres à fusil)	Idem.	0	0	3	0

DÉSIGNATION DES ARTICLES.	QUANTITÉS.	DROITS NOUVEAUX. Taëls.	Maces.	Condarins.	Caches.
Soufre et fleur de soufre (sous certaines réserves).......	Les 100 cattis.	0	2	0	0
Tabac à priser, étranger....................	Idem.	7	2	0	0
Télescopes, longues-vues, binocles, lorgnettes, glaces et miroirs..........................	*Ad valorem.*	5 p. 0/0			
Toiles à voile en fil et en coton, n'excédant pas 45m,71c 1/2 en longueur	La pièce.	0	4	0	0
Toile de lin fine d'Irlande ou d'Ecosse, n'excédant pas 45m,71c 1/2 en longueur.................	Idem.	0	5	0	0
Toile de lin grossière, mélange de fil et de coton ou de soie et de fil, n'excédant pas 45m,71c 1/2 en longueur.	Idem.	0	2	0	0
TISSUS DE COTON.					
Cotonnades écrues, unies, croisées, et blanchies, excédant 0m,86c en largeur, et n'excédant pas 36m,57c en longueur..........................	Idem.	0	0	8	0
Coton et laine..........................	Les 100 cattis.	0	3	5	0
Coutils et toiles fortes, n'excédant pas 0m,76c en largeur, et 36m,57c en longueur..................	La pièce.	0	1	0	0
Coutils et toiles fortes, n'excédant pas 0m,76c en largeur, et n'excédant pas 27m,43c en longueur.........	Idem.	0	0	7	5
T. Cloth, n'excédant pas 0m,86c en largeur, et n'excédant pas 43m,88c 3/4 en longueur................	Idem.	0	0	8	0
T. Cloth, n'excédant pas 0m,86c en largeur, et n'excédant pas 21m,91c 4/3 en longueur................	Idem.	0	0	4	0
T. Cloth de couleur, façonnées ou unies, n'excédant pas 0m,91c 1/3 en largeur et 36m,57 en longueur.......	Idem.	0	1	5	0
T. Cloth de fantaisie, brocart blanc et calicot blanc moucheté, n'excédant pas 0m,91c 1/3 en largeur, et n'excédant pas 36m,57c en longueur...............	Idem.	0	1	0	0
T. Cloth imprimées, toiles de Perse et fournitures, n'excédant pas 0m,78c 3/4 en largeur, et n'excédant pas 27m,43c en longeur....................	Idem.	0	0	7	0
T. Cloth, n'excédant pas 1m,16 c 3/4 en largeur et n'excédant pas 10m,97c en longueur	Idem.	0	0	3	5
Mousseline, n'excédant pas 1m,16c 3/4 en largeur, et n'excédant pas 21m,94c 1/3 en longueur..........	Idem.	0	0	7	5
Mousseline, n'excédant pas 1m,16c 3/4 en largeur, et n'excédant pas 10m,97c en longueur............	Idem.	0	0	3	5
Damas, n'excédant pas 0m,91c 1/3 en largeur, et n'excédant pas 36m,57c en longueur...............	Idem.	0	2	0	0
Damas, excédant 0m,86c en largeur, et excédant 36m,57c en longueur...........................	Les 9m,14c 1/4.	0	0	2	0
Guingamp, n'excédant pas 0m,81c en largeur, et n'excédant pas 27m,43c en longueur..............	La pièce.	0	0	3	5
Mouchoirs, n'excédant pas 0m,91c 1/2 carrés.......	La douzaine.	0	0	2	5
Futaine, n'excédant pas 32m. en longueur.........	La pièce.	0	2	0	0
Velours (de coton), n'excédant pas 31m,08c 1/2 en longueur...........................	Idem.	0	1	5	0
Velours (de soie), n'excédant pas 31m,08 1/2 en longueur............................	Idem.	0	1	8	0
Fil.............................	Les 100 cattis.	0	7	2	0
Coton filé.........................	Idem.	0	7	0	0

DÉSIGNATION DES ARTICLES.	QUANTITÉS.	DROITS NOUVEAUX.			
		Taëls.	Maces.	Condarins.	Caches.
TISSUS DE LAINE.					
Couvertures de laine	La paire.	0	2	0	0
Drap et drap léger, fin et moyen, de 1m,29c 1/2 à 1m,62c 1/2 en largeur	Le chang. (3m,65c 3/4).	0	1	2	0
Serge de 0m,78c 2/3 en largeur	Idem.	0	0	4	5
Camelot anglais, 0m,78c 2/3 en largeur	Idem.	0	0	5	0
Camelot hollandais, 0m,83c 3/4 en largeur	Idem.	0	1	0	0
Camelot imité et bombasin	Idem.	0	0	3	5
Casimir, flanelle et draps étroits	Idem.	0	0	4	0
Lastings, 0m,78c 2/3 en largeur	Idem.	0	0	5	0
Lastings imité et orléans	Idem.	0	0	3	5
Etamine, n'excédant pas 0m,61c en largeur et 36m,57c en longueur	La pièce.	0	2	0	0
MÉLANGES DE LAINE ET DE COTON.					
Lustrine unie ou façonnée, n'excédant pas 28m,34c 1/3 en longueur	Idem.	0	2	0	0
Draps légers inférieurs	Le chang. (3m,65c 3/4).	0	1	0	0
Laine en fil	Les 100 cattis.	3	0	0	0
Verre à vitres	Par boîte de 9m 284mm carrés.	0	1	5	0

FIN DU TARIF SUR LES IMPORTATIONS.

DÉSIGNATION DES ARTICLES.	QUANTITÉS.	DROITS NOUVEAUX.			
		Taëls.	Maces.	Condarins.	Caches.
Agaric ou amadouvier	Les 100 cattis.	0	6	0	0
Ail	Idem.	0	0	3	5
Alun	Idem ou 70 kil.	0	0	4	5
Amandes ou noyaux d'abricots	Les 100 cattis.	0	4	5	0
Anis étoilé	Idem.	0	5	0	0
Anis brisé	Idem.	0	2	5	0
Anis (Huile d')	Idem.	5	0	0	0
Arsenic	Idem.	0	4	5	0
Baguettes odorantes votives	Idem.	0	2	0	0
Bambou (Objets en)	Idem.	0	7	5	0
Bézoard de vache	Le catti.	0	3	6	0
Bois, pilotis, billes et poutrelles	La pièce.	0	0	3	0
Bois de Sandal (Tabletterie de)	Le catti.	0	1	0	0
Bracelets de verre	Les 100 cattis.	0	5	0	0
Cannelle de Chine	Idem.	0	6	0	0
Cannelle de Chine (Boutons de)	Idem.	0	8	0	0
Cannelle de Chine (Tiges de)	Idem.	0	1	5	0
Cannelle de Chine (Huile de)	Idem.	9	0	0	0
Camphre	Idem.	0	7	5	0
Cannes	Le millier.	0	5	0	0
Cantharides	Les 100 cattis.	2	0	0	0
Capoor-cutchery (racine d'une plante qui croît en Chine et s'exporte dans l'Inde)	Idem.	0	3	0	0
Céruse	Idem.	0	3	5	0
Chanvre	Idem.	0	3	6	0
Charbon de terre	Idem.	0	0	4	0
Chaussures en cuir et en satin	Les 100 paires.	3	0	0	0
Chaussures en paille	Idem.	0	1	8	0
Châtaignes	Les 100 cattis.	0	1	0	0
Chiffons de coton	Idem.	0	0	4	5
Cinabre	Idem.	0	7	5	0
Cire blanche ou d'insectes	Idem.	1	5	0	0
Coir (espèce d'écorce, soit de la noix de coco, soit du palmier, dont on fait un chanvre grossier	Idem.	0	1	0	0
Conserves, fruits confits et confitures	Idem.	0	5	0	0
Coquilles d'huîtres et coquillages	Idem.	0	0	9	0
Coraux faux	Idem.	0	3	5	0
Cornes de jeune cerf	La paire.	0	9	0	0
Cornes de vieux cerf	Les 100 cattis.	1	3	5	0
Cotons et cotonnades. (Voir à l'article *Tissus.*)					
Curiosités et objets antiques	*Ad valorem.*	5 p. 0/0.			
Couperose	Les 100 cattis.	0	1	0	0
Cuir vert	Idem.	1	8	0	0
Objets en cuir, tels que sacoches, bourses, etc.	Idem.	1	5	0	0
Cuivre jaune (Boutons de)	Idem.	3	0	0	0
Cuivre jaune (Feuilles de)	Idem.	1	5	0	0
Cuivre jaune (Articles en)	Idem.	1	0	0	0
Cuivre rouge (Mine de)	Idem.	0	5	0	0
Cuivre rouge (Vieux doublages en)	Idem.	0	5	0	0
Cuivre rouge (Ustensiles en), et poterie d'étain	Idem.	1	1	5	0
Curcuma	Idem.	0	1	0	0
Dattes noires	Idem.	0	1	5	0
Dattes rouges	Idem.	0	0	9	0

DÉSIGNATION DES ARTICLES.	QUANTITÉS.	DROITS NOUVEAUX. Taëls.	Maces.	Condarins.	Caches.
Ecaille (Tabletterie d')	Le catti.	0	2	0	0
Ecorces d'orange	Les 100 cattis.	0	3	0	0
Ecorces de pamplemousses, 1re qualité	Idem.	0	4	5	0
Ecorces de pamplemousses, 2e qualité	Idem.	0	1	5	0
Encre de Chine	Idem.	4	0	0	0
Etain en feuilles	Idem.	1	2	5	0
Eventails en plumes	Le cent.	0	7	5	0
Eventails en papier	Idem.	0	0	4	5
Eventails en feuilles de palmier cerclés	Le millier.	0	3	6	0
Eventails en feuilles de palmier non cerclés	Idem.	0	2	0	0
Feutres (Rognures de)	Les 100 cattis.	0	1	0	0
Feutres (Chapeaux de)	Idem.	1	2	5	0
Ficelles de chanvre de Canton	Les 100 cattis.	0	1	5	0
Ficelles de chanvre de Sou-Tcheou	Idem.	0	5	0	0
Fil de laiton	Idem.	1	1	5	0
Fleurs artificielles	Idem.	1	5	0	0
Fleurs de nénuphar sèches	Idem.	0	2	7	0
Galanga	Idem.	0	1	0	0
Ginseng indigène	*Ad valorem.*	5 p. 0/0.			
Ginseng de Corée ou du Japon, 1re qualité	Le catti.	0	5	0	0
Ginseng de Corée ou du Japon, 2e qualité	Idem.	0	3	5	0
Graines oléagineuses (excepté de Niéou-Tchouang et de Tang-Tcheou)	Les 100 cattis.	0	0	6	0
Graines d'olives	Idem.	0	3	0	0
Graines de nénuphar et de lotus	Idem.	0	5	0	0
Gypse, terre franche ou plâtre de Paris	Idem.	0	0	3	0
Habits en coton confectionnés	Idem.	1	5	0	0
Habits en soie confectionnés	Idem.	10	0	0	0
Huile de fèves, de thé, de bois et de graines de coton et de chanvre	Idem.	0	3	0	0
Huile de ricin	Idem.	0	2	0	0
Indigo sec	Idem.	1	0	0	0
Ivoire (Tabletterie d')	Le catti.	0	1	5	0
Jambons	Les 100 cattis.	0	5	5	0
Laine	Idem.	0	3	5	0
Laque (Tabletterie de)	Idem.	1	0	0	0
Li-tchi (fruit du sud de la Chine)	Idem.	0	2	0	0
Long-noyau (fruit du sud de la Chine)	Idem.	0	2	5	0
Long-noyau (sans noyau)	Idem.	0	3	5	0
Lo-Kao ou teinture verte (appelée aussi *indigo vert*)	Le catti.	0	8	0	0
Malles en cuir	Le 100 cattis.	1	5	0	0
Marbre (Tablettes de)	Idem.	0	2	0	0
Massicot	Idem.	0	3	5	0
Mèches de lampes	Idem.	0	6	0	0
Menthe (Feuilles de)	Idem.	0	1	0	0
Menthe (Huile de)	Idem.	0	3	5	0
Miel	Idem.	0	9	0	0
Minium	Idem.	0	3	5	0
Mousserons	Idem.	1	5	0	0
Musc	Le catti.	0	9	0	0
Nacre de perles (Tabletterie de)	Idem.	0	1	0	0
Nattes	Le rouleau de 36m,75c.	0	2	0	0

DÉSIGNATION DES ARTICLES.	QUANTITÉS.	DROITS NOUVEAUX.			
		Taëls.	Maces.	Condarins.	Caches.
Navets salés	Les 100 cattis.	0	1	8	0
Noix de galle	Idem.	0	5	0	0
Orfévrerie d'argent et d'or	Idem.	10	0	0	0
Orpiment	Idem.	0	3	5	0
Œufs conservés	Le millier.	0	3	5	0
Ouvrages de menuiserie confectionnés	Les 100 cattis.	1	1	5	0
Palampour ou piqué de coton	Le cent.	0	2	0	0
Paillassons de toutes espèces	Idem.	0	2	0	0
Papier huilé	Les 100 cattis.	0	4	5	0
Papier, 1re qualité	Idem.	0	7	0	0
Papier, 2e qualité	Idem.	0	4	0	0
Parapluies en papier	Le cent.	0	5	0	0
Peintures et images	La pièce.	0	1	0	0
Peintures sur papier de riz	Le cent.	0	1	0	0
Peinture verte	Les 100 cattis.	0	4	5	0
Pepins de pastèque	Idem.	0	1	0	0
Perles fausses	Idem.	2	0	0	0
Pétards et pièces d'artifices	Idem.	0	5	0	0
Pistaches et arachides	Idem.	0	1	0	0
Pistaches et arachides (Tourteaux de)	Idem.	0	0	3	0
Poils de chameau	Idem.	1	0	0	0
Poils de chèvre	Idem.	0	1	8	0
Porcelaine fine	Idem.	0	9	0	0
Porcelaine grossière	Idem.	0	4	5	0
Poterie et poterie de terre	Idem.	0	0	5	0
Poudrette en tourteaux	Idem.	0	0	9	0
Racine de squine	Idem.	0	1	3	0
Réglisse	Idem.	0	1	3	5
Riz, blé, millet et autres grains	Idem.	0	1	0	0
Rotins fendus	Idem.	0	2	5	0
Rotins (Meubles en)	Idem.	0	3	0	0
Rhubarbe	Idem.	1	2	5	0
Samchou	Idem.	0	1	5	0
Sésame (Graine de)	Idem.	0	1	3	5
Soies et soieries. (Voyez à l'article *Tissus*.)					
Soya	Idem.	0	4	0	0
Sucre brut	Idem.	0	1	2	0
Sucre blanc	Idem.	0	2	0	0
Sucre candi	Idem.	0	2	5	0
Suif animal	Idem.	0	2	0	0
Suif végétal	Idem.	0	3	0	0
Tabac à fumer, préparé	Idem.	0	4	5	0
Tabac en feuilles	Idem.	0	1	5	0
Tabac à priser	Idem.	0	8	0	0
Tabletterie en os et en corne	Idem.	1	5	0	0
Tapis en crins ou peaux	La pièce.	0	0	9	0
Tapis et moquettes	Le cent.	3	5	0	0
Thé	Les 100 cattis.	2	5	0	0
TISSUS DE COTON. — Nankin et toiles de coton indigènes	Idem.	1	5	0	0
TISSUS DE COTON. — Coton en laine	Idem.	0	3	5	0
TISSUS DE COTON. — Tissus de *Ma* fin	Idem.	2	5	0	0
TISSUS DE COTON. — Tissus de *Ma* grossier (connus dans le commerce sous le nom de *Grass-Cloth*)	Idem.	0	7	5	0

	DÉSIGNATION DES ARTICLES.	QUANTITÉS.	DROITS NOUVEAUX.			
			Taëls.	Maces.	Condarins.	Caches.
TISSUS DE SOIE.	Soie grége et ouvrée	Les 100 cattis.	10	0	0	0
	Soie jaune du Szé-Tchuen	Idem.	7	0	0	0
	Soie de douppions	Idem.	5	0	0	0
	Soie grège sauvage	Idem.	2	5	0	0
	Soie (Déchets de)	Idem.	1	0	0	0
	Soie (Cocons de)	Idem.	3	0	0	0
	Soie à coudre, de Canton	Idem.	4	3	0	0
	Soie à coudre, d'autres provinces	Idem.	10	0	0	0
SOIERIES.	Rubans et fil de soie	Idem.	10	0	0	0
	Foulards, châles, écharpes, crêpe, satin, gaze, velours et broderies	Idem.	12	0	0	0
	Satin du Szé-Tchuen et du Chang-Tong	Idem.	4	5	0	0
	Soie (Liens de)	Idem.	10	0	0	0
	Soie (Bonnets de)	Le cent.	0	9	0	0
	Mélange de soie et de coton	Les 100 cattis.	5	5	0	0
	Tourteaux de graines oléagineuses (excepté de Niéou-Tchouang et de Tang-Tcheou)	Idem.	0	0	3	5
	Tresses de paille	Idem.	0	7	0	0
	Varech	Idem.	0	1	5	0
	Vermicelle	Idem.	0	1	8	0
	Vermillon	Idem.	2	5	0	0
	Vernis ou laque non préparée	Idem.	0	5	0	0
	Verrerie et cristaux	Idem.	0	5	0	0
	Verroteries	Idem.	0	8	0	5

FIN DU TARIF SUR LES EXPORTATIONS.

RÈGLEMENTS COMMERCIAUX.

1er RÈGLEMENT.

Les articles qui, dans le présent tarif, ne sont pas portés sur le tableau d'exportation et qui se trouvent énumérés dans celui d'importation payeront, lorsqu'ils seront exportés, les mêmes droits qui leur sont imposés par le tarif d'importation.

De la même manière, les articles non énumérés dans le tableau d'importation et qui se trouvent énoncés sur celui d'exportation payeront, lorsqu'ils seront importés, les mêmes droits qui leur sont imposés par le tarif d'exportation.

Les articles qui ne se trouvent ni dans l'un ni dans l'autre de ces tableaux, et qui ne figurent pas parmi les marchandises libres de droits, payeront un droit de cinq pour cent, calculé d'après leur valeur sur le marché.

2e RÈGLEMENT. — *Articlés exempts du payement de droits.*

L'or et l'argent en barres; la monnaie étrangère; la farine, la farine de maïs, le sagou; le biscuit; les conserves de viande et de légumes; le fromage, le beurre, les sucreries; les vêtements étrangers; la bijouterie; l'argenterie; la parfumerie; les savons de toutes sortes; le charbon de bois, le bois à brûler; la bougie et la chandelle étrangères; le tabac étranger; les cigares étrangers; le vin, la bière, les spiritueux; les articles de ménage; les provisions pour les navires; le bagage personnel; la papeterie; les articles de tapisserie; les articles de droguerie; la coutellerie; les médicaments étrangers.

Les articles énumérés ci-dessus ne payeront ni droits d'importation, ni droits d'exportation dans les ports ouverts

au commerce étranger ; mais lorsqu'ils seront transportés dans l'intérieur de la Chine, ils payeront un droit de transit de deux et demi pour cent *ad valorem*. Le bagage personnel, l'or et l'argent en barres, et la monnaie étrangère, seront exempts du payement de ce droit.

Un bâtiment affrété en entier ou en partie seulement pour le transport d'articles francs de droit (le bagage personnel, l'or et l'argent en barres, et la monnaie étrangère exceptés) sera assujetti au payement des droits de tonnage, même quand il n'aurait à bord aucune autre cargaison.

3ᵉ RÈGLEMENT. — *Articles de contrebande.*

L'importation et l'exportation des articles suivants sont prohibées : la poudre à canon ; les boulets; les canons ; les pièces de campagne ; les carabines ; les fusils ; les pistolets ; les munitions ou fournitures de guerre ; le sel.

4ᵉ RÈGLEMENT. — *Poids et mesures.*

Dans les calculs du tarif, le poids d'un picul de cent (100) cattis équivaudra à soixante kilogrammes (60) quatre cent cinquante-trois (453) grammes, et la longueur d'un chang de dix (10) pieds chinois sera égale à trois (3) mètres cinquante-cinq (55) centimètres. Le chih chinois sera considéré comme équivalant à trois cent cinquante-cinq (355) millimètres.

5ᵉ RÈGLEMENT. — *Articles autrefois de contrebande.*

Les restrictions concernant le commerce de l'opium, celui de la monnaie de cuivre, celui des céréales, des légumineux, des soufres, du salpêtre et de l'espèce de zinc connue sous la dénomination anglaise de *spelter* sont abolies, aux conditions suivantes :

1° L'opium payera désormais trente taëls (30) de droits d'importation par picul. L'introducteur ne pourra vendre cet article que dans le port, et il ne sera transporté dans l'intérieur de la Chine que par des Chinois, et seulement comme

propriété chinoise. Le négociant français ne sera pas autorisé à l'accompagner.

Les Français qui, en vertu de l'article huit (8) du Traité de Tien-Tsin, peuvent se rendre dans l'intérieur de l'Empire avec des passe-ports, et qui voudront y trafiquer, ne pourront pas y faire le commerce de l'opium. Les droits de transit sur cette denrée seront fixés par le Gouvernement Chinois, comme il le jugera convenable et au taux qu'il lui plaira, et les conventions relatives à la révision du tarif ne seront pas applicables à l'opium, comme elles le sont à toutes les autres marchandises.

2° Monnaie de cuivre. L'exportation de la monnaie de cuivre pour un port étranger est prohibée ; mais les sujets français pourront en transporter de l'un des ports ouverts de la Chine dans un autre, aux conditions suivantes :

Le chargeur devra déclarer le montant de la monnaie de cuivre qu'il désire ainsi embarquer, et le port pour lequel elle est destinée. Il devra donner une caution convenable, acceptée par deux personnes solvables, ou fournir toute autre garantie que le chef de la douane jugera suffisante. Dans les six mois qui s'écouleront à partir de la date de l'expédition de retour, il fera parvenir au chef de la douane du port d'embarquement un certificat délivré par le chef de la douane du port de destination, qui déclarera, sous son sceau, que la monnaie de cuivre y a été débarquée. Si l'expéditeur ne produit pas ce certificat dans le délai fixé plus haut, il aura à payer une somme égale au montant de la monnaie de cuivre embarquée. La monnaie de cuivre ne payera aucun droit; mais un chargement complet de cette monnaie, ou une simple partie de chargement rendra le bâtiment où il se trouvera passible du payement des droits de tonnage, même lorsqu'il n'aurait aucune autre cargaison à bord.

3° L'exportation, pour un port étranger, du riz et de toutes autres céréales indigènes ou étrangères, quel que soit le pays de production ou le lieu d'où elles arrivent, est prohibée.



Mais ces denrées pourront être transportées, par les négociants français, de l'un des ports ouverts de la Chine dans un autre, aux mêmes conditions de garantie imposées au transport de la monnaie de cuivre, et en payant, au port d'embarquement, les droits spécifiés par le tarif.

Aucun droit d'importation ne sera prélevé sur le riz et les céréales; mais un chargement, ou une partie de chargement de riz ou de céréales, bien qu'aucune autre cargaison ne soit à bord, rendra la navire qui le portera passible du payement des droits de tonnage.

4° Légumineux. Les légumineux et les gâteaux de fèves ne pourront pas être exportés sous pavillon français des ports de Tang-Chaou et de Nem-Chaouang ; mais cette exportation sera permise dans les autres ports de la Chine, moyennant le payement des droits portés au tarif, que l'exportation ait lieu pour d'autres ports de la Chine, ou pour les pays étrangers.

5° Salpêtre, soufres et zinc. Le salpêtre, les soufres et l'espèce de zinc, dont il est fait mention dans le premier paragraphe de ce règlement, étant considérés comme munitions de guerre, ne seront pas importés par les négociants français, à moins que le Gouvernement chinois ne l'ait demandé, et ces articles ne pourront être vendus à des sujets chinois, que s'ils sont dûment autorisés à les acheter. Aucun permis de débarquer ces articles ne sera délivré jusqu'à ce que la douane se soit assurée que les autorisations nécessaires ont été accordées à l'acheteur. Il ne sera pas permis aux sujets français de transporter ces articles dans le Yan-Tzé-Kiang, ni dans aucun autre port que ceux qui sont ouverts sur les côtes maritimes de la Chine, ni de les accompagner dans l'intérieur pour le compte des Chinois.

Ces articles ne seront vendus que dans les ports seulement et, partout ailleurs que dans ces ports, ils seront considérés comme propriété chinoise.

Toute infraction aux conditions stipulées ci-dessus et

auxquelles le commerce de l'opium, de la monnaie de cuivre, des céréales, des légumineux, du salpêtre et du zinc connu sous le nom de *spelter*, est autorisé, sera punie de la confiscation de toutes les marchandises dont il est question.

6e RÈGLEMENT. — *Formalités à observer par les navires entrant dans le port.*

Pour éviter tout malentendu, il est convenu que le terme de vingt-quatre heures dans lequel tout capitaine de navire français devra remettre ses papiers au Consul, conformément à l'article 17 du Traité de Tien-Tsin, commencera à courir du moment où le navire se trouvera en dedans des limites du port.

Il en sera de même du délai de quarante-huit heures que l'article 20 du même Traité accorde à tout navire français et pendant lequel il pourra rester dans le port sans payer le droit de tonnage.

Les limites des ports seront déterminées par l'administration des douanes conformément aux convenances du commerce compatibles avec les intérêts du trésor chinois.

Les cales et autres lieux, dans lesquels la douane permettra de charger et de décharger les marchandises dans chaque port seront fixés de la même manière et il en sera donné avis aux Consuls pour la connaissance du public.

7e RÈGLEMENT. — *Droits de transit.*

Il est convenu que par l'article 23 du Traité de Tien-Tsin, on entend que les droits de transit dont le taux modéré est en vigueur, et qui doivent être perçus légalement sur toute marchandise importée ou exportée par des sujets français, équivaudront à la moitié des droits fixés par le tarif, et que les articles exempts de droits ne payeront qu'un droit de transit de deux et demi pour cent *ad valorem*, ainsi qu'il a été dit dans l'article 2 de ce règlement ; à l'exception de l'or, de l'argent et des bagages personnels. Les marchandises au-

ront acquitté les droits de transit lorsqu'elles auront rempli les conditions suivantes :

Pour les importations : On donnera avis au chef de la douane du port d'où les marchandises doivent être envoyées dans l'intérieur, de la nature et de la quantité de ces marchandises, du nom du navire qui les a débarquées et du nom des lieux auxquels elles sont destinées, etc., etc.

Le chef de la douane, après avoir vérifié cette déclaration et avoir reçu le montant des droits de transit, remettra à l'introducteur de ces marchandises un certificat constatant le payement des droits de transit, certificat qui devra être produit à chaque station de barrière. Aucun autre droit, quel qu'il soit, ne pourra être prélevé sur ces marchandises dans quelque partie de l'Empire qu'elles soient transportées.

Pour les exportations : Les produits achetés par un sujet français dans l'intérieur de la Chine seront examinés et cotés à la première barrière qu'ils rencontreront sur leur route, à partir du lieu de production jusqu'au port d'embarquement.

La personne ou les personnes chargées de leur transport présenteront une déclaration, qu'elles auront signée, relatant la valeur du produit et faisant connaître le port de destination. Il sera remis, en échange de cette déclaration, un certificat qui devra être produit et visé à chaque barrière sur la route qui conduit au port d'embarquement. A l'arrivée du produit à la barrière la plus voisine du port, il en sera donné avis à la douane de ce port, et, les droits de transit ayant été payés, ces marchandises pourront passer. Au moment de l'exportation, les droits fixés par le tarif seront payés.

Toute tentative faite pour passer les marchandises importées ou exportées en contravention aux règlements ci-dessus énoncés rendra ces marchandises passibles de confiscation.

Une vente non autorisée, pendant le transit, de marchandises destinées, comme il est dit ci-dessus, pour un port ouvert au commerce étranger, les rendra susceptibles d'être confisquées.

Toute tentative faite pour profiter d'un certificat inexact et passer plus de marchandises qu'il n'en a été déclaré, rendra toutes les marchandises énoncées dans le certificat susceptibles d'être confisquées.

Le chef de la douane aura le droit de refuser l'embarquement de produits dont on ne pourrait pas justifier le payement des droits de transit, et cela, jusqu'à ce que ces droits aient été payés.

Ce qui précède faisant connaître les arrangements convenus au sujet des droits de transit, qui seront ainsi prélevés ensemble et en une seule fois, l'article 9 du Traité de Tien-Tsin reçoit son application immédiate.

8e RÈGLEMENT. — *Commerce étranger dans l'intérieur au moyen de passe-ports.*

Il est convenu que l'article 8 du Traité de Tien-Tsin ne sera point considéré comme autorisant les sujets français à se rendre dans la capitale de la Chine pour y faire le commerce.

9e RÈGLEMENT. — *Abolition des droits prélevés pour la refonte des monnaies.*

Il est convenu que les sujets français ne seront plus désormais assujettis au payement du droit de un taël et deux maces, exigés jusqu'ici en sus du payement des droits ordinaires par le Gouvernement chinois, pour couvrir les frais de fonte et de monnayage.

10e RÈGLEMENT. — *Payement des droits sous un même système dans tous les ports.*

Le Traité de Tien-Tsin donnant au Gouvernement chinois le droit d'adopter toutes mesures qui lui paraîtront convenables pour protéger ses revenus provenant du commerce français, il est convenu qu'un système uniforme sera adopté dans tous les ports qui sont ouverts.

Le haut fonctionnaire chinois désigné par le Gouvernement

de l'Empire comme surintendant du commerce étranger pourra, de temps à autre, ou visiter lui-même les différents ports ouverts au commerce, ou y envoyer un délégué. Ce haut fonctionnaire sera libre de choisir tout sujet français qui lui paraîtrait convenable pour l'aider à administrer les revenus de la douane, à empêcher la fraude, à déterminer les limites des ports, à pourvoir aux fonctions de capitaine de port, et aussi à établir les phares, les bouées, les balises, etc., à l'entretien desquels il sera pourvu au moyen des droits de tonnage.

Le Gouvernement chinois adoptera toutes les mesures qu'il croira nécessaires pour prévenir la fraude dans le Yang-Tzé-Kiang, lorsque ce fleuve sera ouvert au commerce étranger.

RÈGLEMENT ADDITIONNEL.

Il est convenu, entre les H. P. C., que le présent tarif pourra être revisé de dix en dix années, afin d'être mis en harmonie avec les changements de valeur apportés par le temps sur les produits du sol et de l'industrie des deux Empires, et que, par suite de cette disposition, la période de sept années, stipulée à cet effet dans l'article 27 du Traité de Tien-Tsin, est abrogée et de nulle valeur.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ci-dessus nommés ont signé le présent tarif et les règlements commerciaux qui y sont annexés, et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait en quatre expéditions, à Chang-haï, le 24 novembre de l'an de grâce 1858, correspondant au 19e jour de la 10e lune de la 8e année de Hien-Foung.

Baron GROS. Les cinq signatures des Plénipotentiaires Chinois.

Trois emprunts faits au livre de M. Achille Poussielgue intitulé : *Voyage en Chine et en Mongolie de M. de Bourboulon, Ministre de France, et de Mme de Bourboulon.* 1860-1861 (1).

I

..... L'expédition franco-anglaise de 1860, suivie de la paix signée par les Envoyés Extraordinaires des deux Puissances, n'a donné qu'une connaissance topographique de cette riche province du *Pe-tche-li*, où est située la capitale....

...Cet immense pays (la Chine) est appelé par sa population, son industrie et sa richesse, à jouer dans un avenir peu éloigné, un grand rôle dans les destinées du monde. Pourquoi la France, qui a tant contribué à ouvrir la Chine aux Européens par la bravoure de ses soldats, ne profiterait-elle pas des immenses avantages commerciaux que procure aux autres nations le trafic de l'extrême Orient?

Il n'y a pas à se le dissimuler : notre essor commercial y est encore à peu près nul, ainsi que le prouve une lettre écrite il y a quelques mois de Shang-haï, et que j'ai sous les yeux :

« Il y a déjà, dit cette lettre, plus de cinquante bâtiments à vapeur sur le *Yang-Tsé-Kiang* qui remontent par cette grande artère de la Chine les produits de l'industrie européenne jusqu'à *Han-Kéou,* la grande cité centrale, agglomération de trois villes qui comptent sept millions d'habitants! J'y ai vu tous les pavillons, celui du Portugal, du Danemark, de Hambourg même, de toute l'Europe marchande enfin, sauf celui de la France! La population de *Shang-haï* a décuplé depuis deux ans; les Chinois montrent un goût croissant pour les produits de nos fabriques : bijouterie, mécanique, bimbeloterie..... : les Anglo-Américains, qui importent

(1) Paris. Librairie de L. Hachette et Cie. 1866.

les marchandises françaises, y gagnent cent pour cent; l'exportation de la soie. du coton, du thé, n'y prend pas un moindre développement; mais tout cela en dehors de la France !.... »

II

..... Quand on jette les yeux sur une mappemonde, on est frappé du contraste que présente avec les vastes Océans du Sud, l'immense étendue des terres au Nord et dans le centre du continent asiatique. Le Nord, c'est la Sibérie, ce grand désert, où malgré l'intempérie des saisons, la Russie a planté par ses colonies militaires de puissants jalons de civilisation ; le centre, c'est l'Empire Chinois, l'Empire du Milieu avec sa double ceinture de tributaires nomades; au Nord-Ouest les Mandchoux, dont la dynastie règne maintenant sur la Chine, au Nord et au Nord-Est les Mongols, puis des *Kirgis*, des *Tartares*, des *Lesghiens* et cent autres tribus. Ce grand plateau de l'Asie, presque inconnu encore à l'Europe, sera sillonné un jour, en dépit des distances, par les chemins de fer et les télégraphes de la civilisation occidentale, allant se relier aux Amériques par le Kamtchatka et le détroit de Behring; déjà des ingénieurs européens ont signalé cette grande voie du continent asiatique, qui doit relier tout l'univers plus sûrement que les télégraphes sous-marins, qu'on a essayé d'établir dans les profondeurs des Océans Atlantique et Pacifique.

Les Russes se sont réservé jusqu'ici le monopole des communications par terre entre l'Europe et l'Empire chinois : aucun agent européen autre que les leurs n'a encore pu traverser ces régions désertes (1).

---

(1) M. de Bourboulon, Ministre de France, et Mme de Bourboulon, sa femme, ont depuis accompli ce voyage. La seconde partie de l'ouvrage de M. Poussielgue est exclusivement consacrée au récit de cet intéressant trajet.

Avant le traité de 1858 qui a ouvert la Chine, les communications se bornaient entre les deux Empires, par suite de la défiance habituelle du Gouvernement chinois, à une grande caravane, qui partait tous les deux ans seulement de Kiâhta, frontière de Sibérie, qui était convoyée par les Mongols, et dont les marchandises russes ou européennes étaient consignées à des négociants chinois de la ville de Kalgan, à la frontière de l'Empire du Milieu : aucun Russe ne pouvait pénétrer en Chine.

Dans ces dernières années, depuis la conclusion du traité qui consacrait la liberté du commerce, les rapports entre les deux pays ont pris plus de développement, et les marchands sibériens accompagnent eux-mêmes leurs draps, leurs tissus et leurs fourrures jusqu'en Chine, où ils les échangent contre les produits du pays.

Ce commerce, plus facile et plus direct que celui que font les nations occidentales par les mers du Sud, tend à prendre une grande importance.....

III

..... Cette immense contrée (la Mongolie), qui occupe une partie du plateau central de l'Asie, peut se diviser en deux zones séparées par les destinées politiques, comme par le sol et les productions : celle du sud, la Mongolie méridionale, entièrement aride ou du moins dénuée d'eau et de végétation.....

..... La zone du nord, entièrement occupée par les tribus Khalkas, jouit d'une abondance et d'une fertilité extraordinaires : hautes montagnes, grands lacs, fleuves puissants, forêts et pâturages admirables, mines de houille, d'argent et de cuivre, toutes les richesses naturelles sont accumulées dans ce beau pays, qui a l'avantage en même temps d'être situé en plein climat tempéré, sous un ciel plus clément que celui de la Sibérie, sur laquelle il l'emporte sous tous les rapports. Les

Khalkas reconnaissent la suzeraineté morale de l'Empereur de la Chine, le Khan de tous les Tartares, l'héritier du pouvoir des fils de Gengis-Khan, le grand Mandchou qui règne sur la contrée du Milieu, mais là s'arrête leur soumission; ils ne paient point de tributs, ne subissent aucune corvée et sont par le fait indépendants.

Les Russes, qui sont leurs plus proches voisins, jettent depuis longtemps un regard de convoitise sur cette proie magnifique, et leur influence militaire y gagne de plus en plus ce qu'y perdent la ruse et l'astuce des diplomates et des négociants chinois; il est croyable qu'un jour ce pays, dont le Gouvernement est un mélange inouï de féodalité et de théocratie, où cent petits princes se partagent le pouvoir, tombera presque sans résistance dans les mains de la Russie, et que le grand désert de Gobi, qui forme une limite géographique naturelle, deviendra la frontière des deux Empires Russe et Chinois.....

IV

JAPON.

Lettre de M. Millard Fillmore, Président des États-Unis d'Amérique, à S. M. l'Empereur du Japon.

Grand et cher ami,

Je vous envoie cette lettre officielle par le Commodore Mathew C. Perry, Officier du plus haut rang dans la Marine des États-Unis et Commandant de l'escadre actuellement en visite dans les domaines de Votre Majesté Impériale.

J'ai chargé le Commodore Perry d'exprimer à Votre Majesté l'assurance de mes plus hauts sentiments pour Votre auguste personne et Votre gouvernement, et de Lui dire que mon seul but en l'envoyant au Japon, est de proposer à Votre Majesté Impériale l'établissement de rapports d'amitié et de commerce entre les États-Unis et le Japon.

La constitution et les lois des États-Unis leur défendent toute immixtion dans les affaires politiques ou religieuses des autres nations ; j'ai donc particulièrement recommandé au Commodore Perry de s'abstenir de toute action qui serait de nature à troubler la tranquillité des domaines de Votre Majesté Impériale.

Les États-Unis d'Amérique s'étendent d'un Océan à l'autre ; notre Territoire d'Orégon et notre État de Californie sont

situés directement en face des possessions de Votre Majesté Impériale, et nos bâtiments à vapeur peuvent aller de Californie au Japon en dix-huit jours.

Notre grand État de Californie produit environ soixante millions de dollars en or annuellement, outre de l'argent, du mercure, des pierres précieuses et beaucoup d'autres articles de prix. Le Japon est aussi un pays riche et fertile ; il produit une grande quantité de matières précieuses, et les sujets de Votre Majesté sont habiles en une foule d'arts. C'est pourquoi je désirerais que nos deux pays pussent faire du commerce entre eux pour leur profit commun.

Nous savons que les antiques lois du Gouvernement de Votre Majesté Impériale ne permettent de commerce étranger qu'avec les Chinois et les Hollandais, mais comme la condition du monde varie et que de nouveaux Gouvernements se constituent, ne semblerait-il pas sage de temps à autre de faire de nouvelles lois? Il y a des siècles que celles du Gouvernement de Votre Majesté Impériale existent. Elles remontent à peu près à l'époque où l'Amérique, — quelquefois appelée le Nouveau-Monde, — a été découverte et habitée par les Européens. Longtemps l'Amérique fut pauvre et peu peuplée, mais elle est devenue populeuse ; son commerce est très-étendu, et elle pense que si Votre Majesté Impériale consentait à modifier ses anciennes lois et à permettre la liberté du commerce entre les deux nations, cela serait extrêmement profitable à chacune d'elles.

Si Votre Majesté doutait qu'il fût prudent d'abroger les anciennes lois qui prohibent tout commerce avec l'extérieur, Elle pourrait les suspendre seulement pour cinq ou pour dix ans, afin d'en faire l'expérience, et si cette expérience ne produisait pas les résultats désirables, alors les anciennes lois pourraient être rétablies.

Les États-Unis eux-mêmes limitent souvent ainsi la durée de leurs traités avec les Puissances étrangères à quelques années et les renouvellent ou non selon qu'il leur convient.

J'ai recommandé au Commodore Perry de signaler un autre point à Votre Majesté Impériale. Beaucoup de nos bâtiments passent chaque année de Californie en Chine; la pêche à la baleine en attire un grand nombre vers les côtes du Japon, et il arrive de temps en temps, pendant les tempêtes, que des naufrages se produisent. En pareil cas, nous demandons et attendons que nos infortunés marins soient traités avec bonté et que ce qui leur appartient soit sauvegardé jusqu'à ce que nous ayons envoyé des navires pour les recueillir. C'est le point sur lequel nous insistons le plus.

Le Commodore Perry a également reçu de moi la mission de faire remarquer à Votre Majesté Impériale que, selon les informations qui nous sont parvenues, il existe, dans l'Empire du Japon, une grande abondance de charbon de terre et de matières d'alimentation; d'un autre côté nos bâtiments à vapeur, en traversant le Grand-Océan, brûlent une quantité si considérable de charbon qu'il leur serait fort difficile d'emporter à leur bord tout ce qui leur est nécessaire pour un tel voyage; nous désirerions donc que nos bâtiments à vapeur et autres navires fussent autorisés à s'arrêter au Japon pour s'y ravitailler de combustible, de vivres et d'eau; ils paieraient cela en argent ou de toute autre manière que pourraient préférer les sujets de Votre Majesté. Nous prions donc Votre Majesté Impériale de vouloir bien désigner un port dans la partie méridionale de l'Empire où nos bâtiments pourraient s'arrêter à cet effet. Nous sommes fort désireux d'obtenir cela.

Les seuls motifs pour lesquels j'envoie le Commodore Perry avec une escadre puissante visiter Yédo, la ville si renommée de Votre Majesté Impériale, sont donc d'obtenir amitié, commerce, approvisionnement de charbon et de vivres, enfin protection pour nos marins naufragés.

Nous avons chargé le Commodore Perry de prier Votre Majesté Impériale de vouloir bien accepter quelques présents;

ils ne sont pas de grande valeur en eux-mêmes, mais quelques-uns sont des échantillons d'articles fabriqués aux États-Unis, et ils seront les gages de notre sincère et respectueuse amitié.

Puisse le Très-Haut avoir Votre Majesté Impériale en sa sainte et digne garde.

En foi de quoi j'ai ordonné que le grand sceau des États-Unis fût apposé sur la présente que j'ai signée de mon nom, dans la ville de Washington, en Amérique, siége de mon Gouvernement, le treizième jour du mois de novembre de l'an mil-huit cent cinquante-deux.

Votre bon ami,

(L. S.) (*Signé*) MILLARD FILLMORE.

Par le Président.
(*Signé*) Edward EVERETT.
Secrétaire d'État.

Traité Américain passé avec le Japon le 31 mars 1854.

Les États-Unis d'Amérique et l'Empire du Japon, désirant établir entre les deux nations une amitié durable et sincère, ont résolu de fixer d'une manière claire et nette, au moyen d'un traité ou d'une convention générale de paix et d'amitié, les règles qui seront observées à l'avenir dans les rapports entre les deux pays. Pour atteindre ce but désirable, le Président des États-Unis a donné de pleins pouvoirs à son Commissaire M. Mathew Calbraith Perry, ambassadeur spécial des États-Unis au Japon, et le sublime Empereur du Japon a également donné pleins pouvoirs à ses Commissaires : Hayashi-Daigakou-no-Kami, Ido, prince de Tsous-Sima, Idzava, prince de Mimasaki et Oudona, membre du Conseil des finances.

Les Commissaires susdits, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs et avoir mûrement pesé les propositions faites, ont, d'un commun accord, arrêté les articles suivants :

Article premier.

Il régnera une paix parfaite, durable et générale, et une amitié sincère et cordiale entre les États-Unis d'Amérique, d'une part, et l'Empire du Japon, d'autre part, ainsi qu'entre leurs habitants respectifs, sans exception de personne ni de domicile.

Art. 2.

Le port de Simoda, dans la principauté d'Idzu et le port d'Hakodadé, dans la principauté de Matsmaï, sont désignés par les Japonais pour servir de ports de refuge aux navires américains qui y seront approvisionnés de bois, d'eau, de vivres, de charbon et autres articles, dont ils pourront avoir besoin, selon le pouvoir des Japonais. Le premier des deux ports désignés sera ouvert aussitôt après la signature du présent traité ; l'autre ne le sera qu'un an après le jour de la signature.

Nota : Des fonctionnaires japonais dresseront un tarif de tous les objets qu'ils peuvent fournir, et ces objets seront payés en monnaie d'or ou d'argent.

Art. 3.

Si des navires des États-Unis sont jetés ou échouent sur les côtes du Japon, les vaisseaux japonais devront leur porter secours et conduire leurs équipages à Simoda où à Hakodadé, où ils seront remis à leurs compatriotes commis pour les recevoir. Tous les objets qu'auront pu sauver les naufragés seront également remis ; et les frais occasionnés par le sauvetage et l'entretien des Américains et des Japonais jetés sur les côtes de l'un ou de l'autre des deux pays, ne seront pas remboursés.

ART. 4.

Les naufragés et autres citoyens des États-Unis seront libres comme dans les autres pays; ils ne seront pas soumis à l'emprisonnement mais à de justes lois.

ART. 5.

Les naufragés et autres citoyens des États-Unis résidant temporairement à Simoda ou à Hakodadé ne seront pas soumis aux mêmes mesures restrictives que les Hollandais et les Chinois à Nagasaki : ils pourront circuler librement à Simoda dans un rayon de sept milles (*ri*) japonais, à partir d'une petite île située dans le port de Simoda et indiquée sur la carte qui accompagne ce traité; à Kakodadé ils pourront circuler dans les limites qui seront fixées après l'examen de ce port par l'escadre des États-Unis.

ART. 6.

Si l'on désire avoir d'autres marchandises ou faire une affaire quelconque, les parties contractantes feront une convention spéciale et en rédigeront soigneusement les clauses.

ART. 7.

Il est stipulé qu'il est permis aux navires des États-Unis qui veulent se rendre dans les ports qui leur sont ouverts d'échanger des monnaies d'or et d'argent ainsi que des marchandises contre d'autres marchandises, en se conformant aux règlements provisoires établis à cet effet par le Gouvernement japonais.

Il est, en outre, stipulé que les navires des États-Unis pourront remporter les articles qu'ils n'auront pu échanger.

ART. 8.

L'eau, le bois, les vivres, le charbon et les marchandises nécessaires, seront fournis par l'entremise des fonctionnaires japonais spécialement nommés à cet effet, et ne pourront l'être d'aucune autre manière.

ART. 9.

Il est convenu que si dans un avenir quelconque, le Gouvernement japonais accordait à une ou plusieurs autres nations des priviléges ou avantages qui ne sont pas accordés par le présent traité aux États-Unis et à ses citoyens, ceux-ci participeront par le fait même et sans délai à tous ces priviléges et avantages, sans qu'il soit besoin pour cela de nouvelles négociations.

ART. 10.

Les vaisseaux des États-Unis ne devront se réfugier dans d'autres ports que ceux de Simoda et d'Hakodadé qu'en cas de nécessité absolue ou de très-gros temps.

ART. 11.

Le Gouvernement des États-Unis nommera des Consuls ou Agents qui séjourneront en tout temps à Simoda, dix-huit mois après la signature du présent traité, dans le cas où l'un des deux Gouvernements jugerait nécessaire de prendre cette mesure.

ART. 12.

La présente Convention ayant été conclue et dûment signée, sera obligatoire et fidèlement observée tant par les États-Unis que par le Japon, ainsi que par les citoyens et sujets de chacune des puissances respectives : elle sera ratifiée par le Président des États-Unis, par le conseil et avec l'approbation du Sénat, d'une part, et par le Sublime Souverain du Japon, d'autre part ; les ratifications seront échangées dans les dix-huit mois qui suivront le jour de la signature, ou plus tôt s'il est possible.

Pour certifier la présent traité, nous, Plénipotentiaires respectifs des États-Unis d'Amérique et de l'Empire du Japon, y avons apposé nos sceaux et nos signatures.

Fait à Kanagawa. le trent-un mars de l'an du Seigneur mil huit cent cinquante-quatre, et le septième jour du troisième mois du règne de l'Empereur actuel.

(Suivent les signatures).

Traité de paix, d'amitié et de commerce, conclu à Yédo, le 9 octobre 1858, entre la France et le Japon. (Ech. des ratif. le 22 septembre 1859.) (1).

S. M. l'Empereur des Français et S. M. l'Empereur du Japon, voulant établir, entre les deux Empires, les rapports les plus intimes et les plus bienveillants, et faciliter les relations commerciales entre leurs sujets respectifs, ont résolu, pour régulariser l'existence de ces relations, pour en favoriser le développement et en perpétuer la durée, de conclure un Traité de paix, d'amitié et de commerce, basé sur l'intérêt réciproque des deux pays, et ont, en conséquence nommé pour leurs Plénipotentiaires :

S. M. l'Empereur des Français, le sieur *Jean-Baptiste-Louis* baron *Gros*, Grand Officier de l'Ordre Impérial de la Légion d'Honneur, etc., etc. ;

Et S. M. l'Empereur du Japon, *Midzouno Higougono Kami, Nagaï Hguembano Kami, Ynouïé Schinanono Kami, Hori Oribeno Kami*, *Jouaché Fingouno Kami* et *Kamaï Sakio Kami* ;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins-pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

ARTICLE PREMIER.

Il y aura paix perpétuelle et amitié constante entre S. M. l'Empereur des Français, ses héritiers et successeurs, et S. M. l'Empereur du Japon, comme aussi entre les deux Empires, sans exception de personnes ni de lieux. Leurs sujets jouiront tous également, dans les États respectifs des H. P. C., d'une pleine et entière protection pour leurs personnes et leurs propriétés.

---

(1) V. page 297, la nouvelle Convention commerciale et les tarifs arrêtés le 25 juin 1866.

ART. 2.

S. M. l'Empereur des Français pourra nommer un Agent diplomatique, qui résidera dans la ville d'Yédo, et des Consuls ou Agents consulaires, qui résideront dans les ports du Japon qui, en vertu du présent Traité, sont ouverts au commerce français.

L'Agent diplomatique et le Consul général de France au Japon auront le droit de voyager librement dans toutes les parties de l'Empire.

S. M. l'Empereur du Japon pourra, de son côté, envoyer un Agent diplomatique, qui résidera à Paris, et des Consuls ou des Agents consulaires, qui résideront dans les ports de l'Empire Français.

L'Agent diplomatique et le consul général du Japon en France auront le droit de voyager librement dans toutes les parties de l'Empire Français.

ART. 3.

Les villes et les ports de *Hakodadé*, *Kanagawa* et *Nagasaki* seront ouverts au commerce et aux sujets Français, à dater du 15 août 1859, et les villes et ports dont les noms suivent le seront aux époques déterminées ci-après :

Neegata, ou si cette ville n'a pas un port d'un accès convenable, un autre port situé sur la côte ouest de Nipon, sera ouvert, à dater du 1er janvier 1860, et *Hiogo*, à partir du 1er janvier 1863.

Dans toutes ces villes et dans leurs ports, les sujets français pourront résider en permanence dans l'emplacement déterminé à cet effet; ils auront le droit d'y affermer des terrains, et d'y acheter des maisons, et ils pourront y bâtir des habitations et des magasins; mais aucune fortification ou place forte militaire n'y sera élevée sous prétexte de construction de hangars ou d'habitations, et pour s'assurer que cette clause est fidèlement exécutée, les autorités japonaises compétentes auront le droit d'inspecter, de temps à autre, les

travaux de toute construction qui serait élevée, changée ou réparée dans ces lieux.

L'emplacement que les sujets français occuperont, et dans lequel ils pourront construire leurs habitations, sera déterminé par le Consul Français, de concert avec les autorités japonaises compétentes de chaque lieu; il en sera de même pour les règlements de port; et si le Consul et les autorités locales ne parviennent pas à s'entendre à ce sujet, la question sera soumise à l'agent diplomatique Français et aux autorités japonaises, qui la termineront de commun accord.

Autour des lieux où résideront les sujets français, il ne sera élevé ni placé par les autorités japonaises, ni mur, ni barrière, ni clôture, ni tout autre obstacle qui pourrait entraver la libre sortie, ou la libre entrée de ces lieux.

Les sujets français seront libres de se rendre où bon leur semblera dans l'enceinte formée par les limites désignées ci-après :

De *Kanagawa*, ils pourront se rendre jusqu'à la rivière *Locoo*, qui se jette dans la baie d'Yédo, entre *Kouasaki* et *Sinagava*, et dans toute autre direction, jusqu'à une distance de dix *ris*.

D'*Hakodadé*, ils pourront aller, à une distance de dix *ris*, dans toutes les directions.

De *Hiogo*, à dix *ris*, aussi dans toutes les directions, excepté vers *Kioto*, ville dont on ne pourra s'approcher qu'à une distance de dix *ris*. Les équipages des bâtiments français qui se rendront à *Hiogo* ne pourront pas traverser la rivière *Inagara*, qui se jette dans la baie de *Cett's*, entre *Hiogo* et *Osaka*.

Ces distances seront mesurées par terre, à partir du Goyosso ou Yacousio de chacun des ports susnommés, le *ri* équivalant à trois mille neuf cent dix mètres.

A *Nagasaki*, les sujets français pourront se rendre partout dans le domaine impérial du voisinage.

Les limites de *Neegata*, ou du port qui pourrait lui être substitué, seront déterminées par l'agent diplomatique Fran-

çais, de concert avec les autorités compétentes du Japon.

A partir du 1er janvier 1862, les sujets français seront autorisés à résider dans la ville d'*Yédo*, et, à dater du 1er janvier 1863, dans la ville d'*Osaka*, mais seulement pour y faire le commerce. Dans chacune de ces deux villes, un emplacement convenable, dans lequel les Français pourront affermer des maisons, sera déterminé par l'agent diplomatique Français, d'accord avec le Gouvernement japonais, et ils conviendront aussi des limites que les Français ne devront pas franchir autour de ces villes.

ART. 4.

Les sujets français au Japon auront le droit d'exercer librement leur religion, et, à cet effet, ils pourront y élever, dans le terrain destiné à leur résidence, les édifices convenables à leur culte, comme églises, chapelles, cimetières, etc., etc.

Le Gouvernement Japonais a déjà aboli dans l'empire l'usage des pratiques injurieuses au christianisme.

ART. 5.

Tous les différends qui pourraient s'élever entre Français au sujet de leurs droits, de leurs propriétés ou de leur personne, dans les domaines de S. M. l'Empereur du Japon, seront soumis à la juridiction des autorités françaises constituées dans le pays.

ART. 6.

Tout Japonais qui se rendrait coupable de quelque acte criminel envers un sujet français, serait arrêté et puni par les autorités japonaises compétentes, conformément aux lois du Japon.

Les sujets français qui se rendraient coupables de quelque crime contre les Japonais, ou contre les individus appartenant à d'autres nations, seront traduits devant le Consul Français, et punis conformément aux lois de l'Empire français.

La justice sera équitablement et impartialement administrée de part et d'autre.

ART. 7.

Tout sujet français qui aurait à se plaindre d'un Japonais devra se rendre au Consulat de France et y exposer sa réclamation.

Le Consul examinera ce qu'elle aura de fondé, et cherchera à arranger l'affaire à l'amiable. De même, si un Japonais avait à se plaindre d'un sujet français, le Consul de France l'écoutera avec intérêt, et cherchera à arranger l'affaire à l'amiable.

Si des difficultés surviennent qui ne puissent pas être aplanies ainsi par le Consul, ce dernier aura recours à l'assistance des autorités japonaises compétentes, afin que, de concert avec elles, il puisse examiner sérieusement l'affaire et lui donner une solution équitable.

ART. 8.

Dans tous les ports du Japon ouverts au commerce, les sujets français seront libres d'importer, de leur propre pays ou des ports étrangers, et d'y vendre, d'y acheter et d'en exporter pour leurs propres ports, ou pour ceux d'autres pays, toute espèce de marchandises qui ne seraient pas de contrebande, en payant les droits stipulés dans le tarif annexé au présent traité, et sans avoir à supporter d'autre charge.

A l'exception des munitions de guerre, qui ne pourront être vendues qu'au Gouvernement Japonais et aux étrangers, les Français pourront librement acheter des Japonais et leur vendre tous les articles qu'ils auraient à vendre ou à acheter, et cela sans l'intervention d'aucun employé japonais, soit dans cette vente ou dans cet achat, soit aussi en effectuant ou en recevant le payement de ces transactions.

Tout Japonais pourra acheter, vendre, garder et faire usage de tout article qui lui serait vendu par des sujets français.

Le Gouvernement Japonais n'apportera aucun obstacle à ce

que les Français résidant au Japon puissent prendre à leur service des sujets japonais, et les employer à toute occupation que les lois ne prohibent pas.

ART. 9.

Les articles réglementaires de commerce annexés au présent Traité seront considérés comme en faisant partie intégrante, et ils seront également obligatoires pour les deux H. P. C. qui l'ont signé. L'Agent diplomatique Français au Japon, de concert avec les fonctionnaires qui pourraient être désignés à cet effet par le Gouvernement Japonais, auront le pouvoir d'établir, dans tous les ports ouverts au commerce, les règlements qui seraient nécessaires pour mettre à exécution les stipulations des articles réglementaires de commerce ci-annexés.

ART. 10.

Les autorités Japonaises dans chaque port, adopteront telles mesures qui leur paraîtront les plus convenables pour prévenir la fraude et la contrebande. Toutes les amendes et les confiscations imposées par suite d'infractions au présent Traité et aux règlements commerciaux qui y sont annexés, appartiendront au gouvernement de S. M. l'Empereur du Japon.

ART. 11.

Tout bâtiment marchand Français arrivant devant l'un des ports ouverts du Japon sera libre de prendre un pilote pour entrer dans le port, et, de même, lorsqu'il aura acquitté toutes les charges et tous les droits qui lui auraient été légalement imposés, et qu'il sera prêt à partir, il sera libre de prendre un pilote pour sortir du port.

ART. 12.

Tout négociant Français qui aurait importé des marchandises dans l'un des ports ouverts du Japon, et payé les droits exigés, pourrait obtenir, des chefs de la douane japonaise, un

certificat constatant que ce payement a eu lieu, et il lui serait permis alors d'exporter son chargement dans l'un des autres ports ouverts du Japon, sans avoir à payer de droit additionnel d'aucune espèce.

ART. 13.

Toutes les marchandises importées dans les ports ouverts du Japon par des sujets français, et qui auraient payé les droits fixés par ce Traité, pourront être transportées par les Japonais dans toutes les parties de l'Empire, sans avoir à payer aucune taxe ni aucun droit de transit, de régie ou de toute autre nature.

ART. 14.

Toute monnaie étrangère aura cours au Japon, et passera pour la valeur de son poids, comparé à celui de la monnaie japonaise analogue.

Les sujets français et japonais pourront librement faire usage des monnaies japonaises ou étrangères dans tous les payements qu'ils auraient à se faire réciproquement.

Comme il s'écoulera quelque temps jusqu'au moment où le Gouvernement Japonais connaîtra exactement la valeur des monnaies étrangères, les autorités japonaises compétentes fourniront aux sujets français, pendant l'année qui suivra l'ouverture de chaque port, de la monnaie japonaise en échange, à poids égal et de même nature que celle qu'ils leur donneront, et sans avoir à payer de prime pour le nouveau monnayage.

Les monnaies japonaises de toute espèce, à l'exception de celle de cuivre, pourront être exportées du Japon, aussi bien que l'or et l'argent étrangers non monnayés.

ART. 15.

Si les chefs de la douane japonaise n'étaient pas satisfaits de l'évaluation donnée par les négociants à quelques-unes de leurs marchandises, ces fonctionnaires pourraient en estimer

le prix, et offrir de les acheter au taux ainsi fixé. Si le propriétaire refusait d'accepter l'offre qui lui aurait été faite, il aurait à payer, aux autorités supérieures de la douane, les droits proportionnels à cette estimation. Si, au contraire, l'offre était acceptée, la valeur offerte serait immédiatement payée au négociant, sans escompte ni rabais.

ART. 16.

Si un bâtiment Français venait à naufrager, ou à être jeté sur les côtes de l'Empire du Japon, ou s'il était forcé de chercher un refuge dans quelque port des domaines de S. M. l'Empereur du Japon, les autorités japonaises compétentes, ayant connaissance du fait, donneraient immédiatement à ce bâtiment toute l'assistance possible. Les personnes du bord seraient traitées avec bienveillance, et on leur fournirait, si cela était nécessaire, les moyens de se rendre au Consulat Français le plus voisin.

ART. 17.

Des fournitures à l'usage des bâtiments de guerre Français pourront être débarquées à *Kanagawa*, à *Hakodadé* et à *Nagasaki*, et placées en magasins à terre, sous la garde d'un employé du Gouvernement Français, sans avoir à payer de droits ; mais si ces fournitures étaient vendues à des Japonais ou à des étrangers, l'acquéreur payerait, aux autorités japonaises compétentes, la valeur des droits qui y seraient applicables.

ART. 18.

Si quelque Japonais venait à ne pas payer ce qu'il doit à des sujets Français, ou s'il se cachait frauduleusement, les autorités japonaises compétentes feraient tout ce qui dépendrait d'elles pour le traduire en justice, et pour obtenir de lui le payement de sa dette, et, si quelque sujet Français se cachait frauduleusement, où manquait à payer ses dettes à un Japonais, les autorités Françaises feraient de même

tout ce qui dépendrait d'elles pour amener le délinquant en justice, et le forcer à payer ce qu'il devrait. Ni les autorités françaises ni les autorités japonaises ne seront responsables du payement des dettes contractées par les sujets français ou japonais.

ART. 19.

Il est expressément stipulé que le Gouvernement Français et ses sujets jouiront librement, à dater du jour où le présent Traité sera mis en vigueur, de tous les priviléges, immunités et avantages qui ont été ou qui seraient garantis à l'avenir par S. M. l'Empereur du Japon, au Gouvernement ou aux sujets de toute autre nation.

ART. 20.

Il est également convenu que chacune des deux Hautes Parties Contractantes pourra, après en avoir prévenu l'autre une année d'avance, à dater du 15 août 1872, ou après cette époque, demander la révision du présent Traité pour y faire les modifications ou y insérer les amendements que l'expérience aurait démontrés nécessaires.

ART. 21.

Toute communication officielle adressée par l'Agent diplomatique de S. M. l'Empereur des Français aux autorités japonaises sera dorénavant écrite en français. Cependant, pour faciliter la prompte expédition des affaires, ces communications, ainsi que celles des Consuls de France au Japon, seront, pendant une période de cinq années à dater de la signature du présent Traité, accompagnées d'une traduction japonaise.

ART. 22 ET DERNIER.

Le présent Traité de paix, d'amitié et de commerce sera ratifié par S. M. l'Empereur des Français et par S. M. l'Empereur du Japon, et l'échange de ces ratifications aura lieu à Yédo, dans l'année qui suivra le jour de la signature.

Il est convenu entre les H. P. C. qu'au moment où le Traité sera signé, le Plénipotentiaire Français remettra aux Plénipotentiaires Japonais deux textes en français du présent Traité, comme, de leur côté, les Plénipotentiaires Japonais en remettront au Plénipotentiaire de France deux textes en japonais. Ces quatre documents ont le même sens et la même portée; mais, pour plus de précision, il a été convenu qu'il serait annexé à chacun d'eux une version en langue hollandaise, qui en serait la traduction exacte, attendu que, de part et d'autre, cette langue peut être facilement comprise, et il est également convenu que, dans le cas où une interprétation différente serait donnée au même article français et japonais, ce serait alors la version hollandaise qui ferait foi.

Il est aussi convenu que la version hollandaise ne différera, en aucune manière, quant au fond, des textes hollandais qui font partie des Traités conclus récemment par le Japon avec les États-Unis d'Amérique, l'Angleterre, et la Russie.

Dans le cas où l'échange des ratifications n'aurait pas eu lieu avant le 15 août 1859, le présent Traité n'en serait pas moins mis à exécution à dater de ce jour-là.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs ont signé le présent Traité et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Yédo, le 9 octobre 1858, correspondant au 3e jour du 9e mois de la 5e année du *Nengo Anchei*, dite *l'année du Cheval*.

Baron GROS. (Les signatures des six Plénipotentiaires Japonais.)

RÈGLEMENTS COMMERCIAUX.

PREMIER RÈGLEMENT.

Dans les quarante-huit heures qui suivront l'arrivée du bâtiment français dans l'un des ports japonais ouverts au

commerce français, le capitaine ou le commandant de ce bâtiment remettra à la douane japonaise le reçu du Consul de France, qui prouvera qu'on a déposé chez lui tous les papiers du bord, les connaissements, etc., et le capitaine ou le commandant annoncera alors l'entrée de son navire en douane, en remettant une déclaration écrite, qui fera connaître le nom du navire et celui du port d'où il provient, son tonnage, le nom de son capitaine ou commandant, le nom des passagers, s'il y en a, et le nombre de personnes qui composent son équipage. Cette déclaration sera certifiée véritable par le capitaine ou le commandant, et sera signée par lui. Il déposera en même temps un manifeste de son chargement, indiquant le nombre et la marque des colis qui le composent, leur contenu tel qu'il est détaillé dans les connaissements, avec le nom de la personne ou des personnes auxquelles ces colis sont adressés. Une liste des provisions du bord sera jointe au manifeste. Le capitaine ou le commandant certifiera que ce manifeste contient la description exacte de toute la cargaison et des provisions du bâtiment, et le signera de son nom.

Si une erreur est reconnue comme ayant été commise dans le manifeste, elle pourra être corrigée dans les vingt-quatre heures (dimanches exceptés), sans qu'elle puisse donner lieu au payement d'aucune amende; mais si une altération ou une déclaration tardive dans le manifeste était faite après ce laps de temps, une amende de quatre-vingt-un francs serait imposée au délinquant.

Toutes les marchandises non déclarées dans le manifeste payeront un double droit au moment de leur débarquement.

Tout capitaine ou commandant de bâtiment marchand français qui négligerait de déclarer l'entrée de son navire en douane japonaise dans le temps prescrit par ce règlement, payera une amende de trois cent vingt-quatre francs par chaque jour de retard apporté à la déclaration à faire.

SECOND RÈGLEMENT.

La douane japonaise aura le droit de placer ses employés à bord de tout bâtiment entré dans le port (les navires de guerre exceptés).

Tous les employés de la douane seront traités avec égard, et toutes les facilités qu'on pourra leur accorder leur seront données.

Aucune marchandise ne sera débarquée avant le lever du soleil, ni après son coucher, sans une permission spéciale des autorités de la douane, et la cale et les autres issues du bâtiment qui mènent au lieu où se trouve renfermée la cargaison seront gardées par les officiers japonais pendant les heures comprises entre le coucher et le lever du soleil, au moyen de scellés, de serrures ou d'autres fermetures, et si, sans en avoir la permission, quelque individu ouvrait l'une de ces issues qui auraient été fermées, ou brisait les scellés, les serrures ou les autres fermetures apposés par les employés de la douane japonaise, il serait passible d'un amende de trois cent vingt-quatre francs pour chaque infraction.

Toutes les marchandises qui seraient débarquées d'un bâtiment sans avoir été légalement déclarées à la douane japonaise, ainsi qu'il est dit ci-dessus, seraient confisquées après enquête et preuve acquise.

Les colis de marchandises disposées avec l'intention de frauder le revenu du Japon, en cachant des articles de valeur qui ne seraient pas déclarés dans le manifeste d'entrée, seront confisqués.

Si quelque bâtiment français faisait la contrebande ou cherchait à introduire des marchandises dans les ports du Japon qui sont encore fermés, ces marchandises seraient confisquées au profit du Gouvernement japonais, et le bâtiment serait imposé à une amende de cinq mille quatre cents francs pour chaque contravention.

Les bâtiments qui auraient besoin de réparations pourront, à cet effet, débarquer leur cargaison sans avoir à payer aucun

droit. Toutes les marchandises ainsi débarquées seraient placées sous la garde des autorités japonaises, et toutes les dépenses à faire pour magasinage, travaux et surveillance seraient payées. Mais si une partie de cette cargaison était vendue, les droits légaux devraient être payés pour la partie dont on aurait disposé.

Les cargaisons pourront être transbordées sur un autre bâtiment mouillé dans le même port sans avoir à payer aucun droit; mais tout transbordement devra être fait sous la surveillance des employés japonais, et après que les autorités de la douane auront acquis la preuve de la bonne foi de la transaction, et lorsque ces autorités auront aussi donné la permission d'opérer le transbordement.

L'importation de l'opium étant prohibée, tout bâtiment français arrivant au Japon pour y faire le commerce, et ayant plus de trois *cattis* d'opium à bord, pourra voir le surplus de cette quantité confisqué et détruit par les autorités japonaises, et tout individu faisant ou essayant de la contrebande d'opium sera passible d'une amende de quatre-vingt-un francs pour chaque *catti* d'opium entré ainsi en contrebande.

TROISIÈME RÈGLEMENT.

Le propriétaire ou le consignataire de marchandises qui voudrait les débarquer en fera la déclaration à la douane japonaise. Cette déclaration sera écrite et contiendra le nom de la personne qui fera l'introduction et celui du bâtiment où se trouvent les marchandises, ainsi que le nombre et la marque des colis. Le contenu et la valeur de chaque colis seront constatés séparément sur la même feuille, et à la fin de la déclaration on additionnera la valeur de toutes les marchandises qui composeront l'entrée en douane. Sur chaque déclaration, le propriétaire ou le consignataire certifiera par écrit qu'elle contient la valeur actuelle des marchandises, et que rien n'a été dissimulé pour nuire à la douane japonaise. Le propriétaire ou le consignataire signera ce certificat.

La facture ou les factures des marchandises ainsi introduites seront présentées aux autorités de la douane, et resteront entre leurs mains jusqu'à ce que ces autorités aient examiné les marchandises mentionnées dans la déclaration. Les employés japonais pourront vérifier un ou plusieurs de ces colis ainsi déclarés, et à cet effet ils les feront transporter à la douane, s'ils le veulent; mais cette visite ne devra causer aucune dépense à l'introducteur, ni porter préjudice aux marchandises, et après leur examen les Japonais replaceront ces marchandises dans les colis, et autant que possible dans l'état où elles se trouvaient primitivement. Cette visite devra être faite sans perte de temps.

Si quelque propriétaire ou introducteur de marchandises s'apercevait qu'elles ont été avariées pendant le voyage d'importation, avant qu'elles lui aient été délivrées, il pourra notifier aux autorités de la douane les avaries survenues, et ces marchandises avariées seront évaluées par deux ou par plusieurs personnes compétentes et désintéressées, qui, après mûr examen, délivreront un certificat faisant connaître le montant à tant pour cent des avaries éprouvées dans chaque colis séparément, en le décrivant par ses marques et numéros. Ce certificat sera signé par les experts en présence des employés de la douane, et l'introducteur annexera ce certificat à son manifeste en y faisant les réductions convenables; mais ce fait n'empêchera pas les employés de la douane de s'approprier ces marchandises selon les formes indiquées dans l'article 15 du présent Traité, auquel ces règlements sont annexés.

Lorsque les droits auront été payés, le propriétaire recevra l'autorisation de reprendre ses marchandises, soit qu'elles se trouvent à la douane, soit qu'elles n'aient pas quitté le bord.

Toutes les marchandises destinées à être exportées passeront par les douanes japonaises avant d'être transportées à bord. La déclaration d'entrée sera faite par écrit et contiendra le nom du bâtiment sur lequel elles devront être exportées, avec le nombre des colis, leur marque et la déclaration de la

valeur de leur contenu. La personne qui exportera ces marchandises certifiera par écrit que sa déclaration est un exposé sincère de toutes les marchandises dont elle fait mention, et la signera.

Toutes les marchandises qui seraient embarquées à bord d'un bâtiment pour être exportées avant d'avoir passé par la douane, et tous les colis qui contiendraient des articles prohibés, seront saisis par le Gouvernement japonais.

Il ne sera pas nécessaire de faire passer en douane les provisions destinées à l'usage des bâtiments français, de leurs équipages, et de leurs passagers, ni les effets d'habillement des passagers.

QUATRIÈME RÈGLEMENT.

Les bâtiments français qui voudront être expédiés par la douane la préviendront vingt-quatre heures d'avance et, à l'expiration de ce terme, ils auront le droit de recevoir leurs expéditions; mais si elles leur étaient refusées par la douane, les employés de cette administration devraient immédiatement en informer le capitaine ou le consignataire du bâtiment, et lui faire connaître les raisons de ce refus; ils feront la même déclaration au Consul.

Les navires de guerre français pourront librement entrer dans le port et en sortir sans avoir à présenter de manifeste. Les employés de la douane et de la police n'auront pas le droit de visiter ces bâtiments. Quant aux navires français qui porteraient les malles, ils devront entrer en douane et y être expédiés le même jour, et ils n'auront à présenter de manifeste que pour les passagers et les marchandises qu'ils auraient à débarquer.

Les baleiniers français relâchant pour avoir des provisions, et les bâtiments français en détresse, ne seront pas tenus de fournir un manifeste de leur cargaison; mais, s'ils veulent plus tard faire le commerce, ils auront à en donner un en observant les formalités prescrites par le premier règlement.

Le mot *bâtiment*, quelle que soit la place qu'il occupe dans

ce Traité et dans son annexe, signifiera toujours navire, trois-mâts, barque, brick, goëlette, sloop ou bâtiment à vapeur.

CINQUIÈME RÈGLEMENT.

Tout individu qui signerait une fausse déclaration ou un faux certificat dans l'intention de frauder le revenu du Japon, payera une amende de six cent soixante et quinze francs pour chacune des infractions qu'il aurait commises.

SIXIÈME RÈGLEMENT.

Aucun droit de tonnage ne sera perçu sur les bâtiments français dans les ports du Japon; mais les taxes suivantes seront payées par eux à la douane japonaise :

Pour l'entrée d'un bâtiment, quatre-vingt-un francs;

Pour l'expédition d'un bâtiment, trente-sept francs quatre-vingts centimes;

Pour chaque permis délivré, pour chaque bulletin de santé, pour tout autre document, huit francs dix centimes.

SEPTIÈME RÈGLEMENT.

Les droits à payer au Gouvernement japonais sur toutes les marchandises débarquées dans le pays, le seront conformément au tarif suivant :

Première classe. Tous les articles contenus dans cette classe seront libres de droits : L'or et l'argent monnayés ou non, les vêtements de toute sorte en usage dans le moment, les ustensiles de ménage et les livres imprimés non destinés à être vendus, mais étant la propriété de personnes venant résider au Japon.

Deuxième classe. Un droit de cinq pour cent sera payé sur les articles suivants : Tous les matériaux employés à la construction, au gréement, aux réparations ou à l'équipement des bâtiments; les apparaux de toute espèce pour la pêche de la baleine, les provisions salées de toute sorte, le pain et ses analogues, les animaux vivants de toute espèce, le charbon, les bois de construction pour maisons, le riz, le millet, les machines à

vapeur, le zinc, le plomb, l'étain, la soie écrue, les étoffes de coton et de laine.

Troisième classe. Un droit de trente-cinq pour cent sera payé sur toutes les liqueurs enivrantes, soit qu'elles aient été préparées par distillation, par fermentation ou de toute autre manière.

Quatrième classe. Toutes les marchandises non comprises dans les classes précédentes payeront un droit de vingt pour cent. Tous les articles de production japonaise qui seront exportés comme chargement payeront un droit de cinq pour cent, à l'exception de l'or et de l'argent monnayés et du cuivre en barre. Le riz et le blé récoltés au Japon ne seront pas exportés comme chargement ; mais tous les sujets français résidant au Japon, et les bâtiments français pour leurs équipages et pour leurs passagers, pourront recevoir une provision suffisante de ces denrées. Les grains étrangers apportés dans l'un des ports ouverts du Japon par un bâtiment français pourront être exportés sans obstacle, s'ils n'ont pas été en partie débarqués.

Le Gouvernement japonais vendra de temps à autre aux enchères publiques une certaine quantité de cuivre formant l'excédant de ses exploitations.

Cinq années après l'ouverture du port de *Kanagawa*, les droits d'importation et d'exportation pourront être modifiés, si l'un ou l'autre des deux Gouvernements de France et du Japon le désire.

Fait à Yédo, en quatre expéditions, le 9 octobre 1858, correspondant au 3e jour du 9e mois de la 5e année du *Nengo Anchei*, dite *l'année du Cheval.*

Baron GROS. (Signatures des six Plénipotentiaires Japonais.)

Nouvelle Convention commerciale et Tarifs arrêtés à Yédo entre les représentants de la France, de l'Angleterre, des États-Unis d'Amérique, de Hollande et du Japon, le 25 juin 1866.

NOTIFICATION.

Le soussigné, Ministre Plénipotentiaire de S. M. l'Empereur et son Consul Général au Japon, s'empresse de faire savoir au sujets et protégés Français résidants dans cet Empire, que,

En conséquence des arrangements faits à Osaka et publiés au mois de novembre dernier, les Représentants de la France, de la Grande-Bretagne, des États-Unis d'Amérique et de la Hollande, ont signé aujourd'hui, avec le Plénipotentiaire du Gouvernement Japonais, la Convention et le Tarif dont suit la teneur.

(L. S.) LÉON ROCHES.

Légation de France, à Yédo, le 29 juin 1866.

CONVENTION.

Les Représentants de la France, de la Grande-Bretagne, des États-Unis d'Amérique et de Hollande, ayant reçu de leurs Gouvernements respectifs des instructions identiques, relativement à la modification du tarif des droits d'importation et d'exportation, fixés par les règlements commerciaux, annexés aux traités conclus entre les Puissances susnommées et le Gouvernement Japonais en l'année 1858, modification prévue par le Règlement VII;

Et le Gouvernement Japonais ayant donné aux dits Représentants, pendant leur séjour à Osaka, en novembre 1865, la promesse écrite de procéder immédiatement à la révision du tarif en question, sur la base générale d'un droit fixe de 5 0/0, sur la valeur de toutes les marchandises d'importation et d'exportation;

Le Gouvernement du Japon voulant donner une nouvelle preuve de son désir de développer les relations de commerce et d'amitié entre son pays et les nations étrangères,

A donné à S. E. Midzou-no-Idzoumi-no-kami, membre du Conseil des Gorodjos et Ministre des Affaires Étrangères, les

pouvoirs nécessaires à l'effet de conclure avec les Représentants des quatre Puissances susnommées, savoir :

Pour la France,

M. Léon Roches, Commandeur de l'Ordre Impérial de la Légion-d'Honneur, Ministre Plénipotentiaire de S. M. l'Empereur des Français au Japon;

Pour la Grande-Bretagne,

Sir Harry Parkes, Chevalier Commandeur du Très-Honorable Ordre du Bain, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de S. M. la Reine au Japon;

Pour les États-Unis d'Amérique,

M. Portman, Chargé d'Affaires ad interim;

Et pour la Hollande,

M. de Graeff van Polsbroek, Chevalier de l'Ordre du Lion Néerlandais, Agent Politique et Consul Général de S. M. Néerlandaise,

La convention suivante comprenant douze articles.

Article Premier.

Les parties contractantes déclarent, au nom de leurs Gouvernements respectifs, accepter et acceptent formellement comme obligatoire pour les sujets de leurs Souverains et les citoyens de leurs Pays respectifs, le nouveau tarif établi par eux et qui est annexé à la présente convention.

Ce tarif est substitué, non-seulement au tarif primitif annexé aux traités conclus par les quatre Puissances susnommées, mais encore aux conventions et arrangements spéciaux relatifs au dit tarif, intervenus subséquemment et jusqu'à ce jour, entre les Gouvernements de la France, de la Grande-Bretagne et des États-Unis d'Amérique, d'une part, et le Gouvernement Japonais, de l'autre.

Le nouveau tarif entrera en vigueur, pour le port de Kanagawa, (Yokohama) le 1er juillet prochain, et, pour les ports de Nagasaki et Hakodadé, le 1er du mois suivant.

Art. 2.

Le tarif annexé à la présente Convention, faisant dès sa signature partie intégrante des traités conclus entre le Japon et les quatre pouvoirs susnommés, reste sujet à révision à la date du 1er juillet 1872. Toutefois, deux ans après la signature de la présente Convention, chacune des parties contractantes aura la faculté, en en donnant avis aux autres six mois à l'avance, de réclamer la modification des droits sur le thé et la soie, en prenant pour base le 5 0/0 de la valeur moyenne de ces articles durant les trois années précédentes.

A la demande de chacune des parties contractantes, le droit *ad valorem*, admis aujourd'hui pour les bois de construction, pourra être ramené à un droit fixe, six mois après la signature de la présente Convention.

ART. 3.

Le droit de permis stipulé dans le règlement VI annexé aux traités susmentionnés est aboli.

Les permis d'embarquement et de débarquement seront exigibles comme par le passé, mais ils seront délivrés sans frais.

ART. 4.

A partir du 1er juillet prochain pour le port de Kanagawa (Yokohama), et du 1er octobre suivant pour les ports de Nagasaki et de Hakodadé, le Gouvernement Japonais devra mettre à la disposition du commerce, dans chacun des ports ouverts, des entrepôts destinés à recevoir, en franchise de droits, les marchandises d'importation à la demande qui lui en sera faite par l'importateur. La garde des susdites marchandises incombe au Gouvernement Japonais durant leur séjour dans les Entrepôts qui devront d'ailleurs être construits et disposés de façon à ce qu'ils puissent être assurés par les compagnies d'Assurance contre l'incendie. Lorsque les importateurs ou les propriétaires des marchandises mises en entrepôt voudront les en retirer, ils devront payer les droits fixés par le nouveau tarif, mais il leur sera loisible de réexporter leurs marchandises, sans avoir à payer aucun droit. Il est entendu que dans les deux cas, le Gouvernement Japonais prélèvera au moment de leur sortie, un droit de magasinage qui, ainsi que les règlements auxquels seront soumises ces diverses opérations, sera établi, d'un commun accord par les parties contractantes.

ART. 5.

Tous les produits Japonais pourront être amenés, de toutes les parties du Japon aux ports ouverts au commerce, sans être soumis à aucune taxe ou droits de transit autres que des droits de péage ordinaires qui sont également prélevés sur tous les trafiquants pour l'entretien des routes et des voies de navigation.

ART. 6.

En conséquence des articles des traités conclus par les Puissances Étrangères avec le Japon, relatifs à la circulation des monnaies et stipulant que toute monnaie étrangère aura cours au Japon et passera pour la valeur de son poids comparé à celui de la monnaie Japonaise analogue, la douane Japonaise a reçu jusqu'à ce jour, en paiement des droits, des dollars pour leur poids en *Bous* (communément appelés *Itchibous*), c'est-à-dire à raison de trois cent onze Bous pour cent dollars.

Toutefois le Gouvernement Japonais, désireux de modifier cet usage et de s'abstenir de toute ingérence dans l'échange des monnaies étrangères contre celles du Pays, a déjà pris des mesures afin de donner à la fabrication actuelle des monnaies Japonaises le développement qui lui permettra d'en produire la quantité nécessaire à tous les besoins du commerce étranger et indigène.

Ainsi le Gouvernement Japonais s'engage à recevoir, dans les établissements créés à cet effet, toutes les monnaies et les lingots d'or et d'argent que les Étrangers et les Indigènes demanderont à échanger contre des monnaies du pays représentant la même valeur intrinsèque, à charge par eux d'acquitter un simple droit de monnayage.

Le taux de ce monnayage sera ultérieurement fixé, d'un commun accord, entre les parties contractantes. Toutefois comme cette mesure ne peut être rendue exécutoire avant que les diverses Puissances, qui ont conclu des traités avec le Japon, n'aient préalablement consenti à modifier les articles de ces traités qui sont relatifs à l'échange des monnaies, le Gouvernement Japonais soumettra immédiatement l'adoption de ces modifications aux Puissances signataires des traités et, si elles sont consenties, il sera prêt, à partir du 1er janvier 1868, à mettre à exécution la mesure ci-dessus indiquée.

ART. 7.

Dans le but de mettre un terme à plusieurs abus et inconvénients qui ont été signalés dans les ports ouverts, relativement à l'expédition des Affaires à la Douane, à l'embarquement et débarquement des marchandises, au louage des bateaux, des coulis, des domestiques, etc., les parties contractantes sont convenues que les Gouverneurs des ports ouverts s'entendraient immédiatement avec les Consuls des puissances signataires des traités afin d'établir, d'un commun accord, les règlements nécessaires pour mettre un terme à ces abus et à ces inconvénients et pour donner toutes les facilités et toute la sécurité possibles aux opérations commerciales et aux transactions particulières. Il est stipulé expressément par les présentes que des hangars seront construits sur un ou plusieurs points des quais, dans les ports ouverts, afin de mettre les marchandises à l'abri des intempéries au moment du débarquement ou de l'embarquement.

ART. 8.

Tout sujet Japonais pourra acheter dans les ports ouverts au Japon ou à l'Etranger, toute espèce de bâtiments à voiles ou à vapeur destinés au transport des voyageurs ou des marchandises, à l'exception des navires de guerre dont l'acquisition ne peut être faite qu'avec l'autorisation du Gouvernement Japonais.

Les bâtiments achetés par les sujets Japonais seront enregistrés comme bâtiments Japonais, moyennant le paiement d'un droit fixe de trois Bous par tonneau pour les navires à vapeur et de un Bou par tonneau pour les navires à voiles.

Le tonnage de chaque bâtiment sera constaté sur les registres du bord qui devront être présentés à la demande des autorités Japonaises par le Consul de la partie intéressée qui en certifiera l'authenticité.

ART. 9.

Conformément aux traités conclus avec le Japon par les Puis-

sances susnommées, et aux arrangements spéciaux intervenus entre les envoyés du Gouvernement Japonais ainsi que cela résulte des notes transmises par eux au Gouvernement Britannique en date du 6 juin 1862 et au Gouvernement Français en date du six octobre de la même année, toutes les restrictions qui entravaient le commerce et les relations entre les Japonais et les Étrangers et auxquelles faisaient allusion lesdites notes, ont été entièrement écartées, et des proclamations ont été publiées à cet effet, par le Gouvernement Japonais qui n'hésite point toutefois à déclarer que les négociants et trafiquants Japonais, de toute classe, sont libres de commercer directement avec les négociants Étrangers, sans l'intervention d'aucun officier du Gouvernement non-seulement dans les ports ouverts du Japon, mais dans tous les pays Étrangers où ils sont autorisés à se rendre en observant les règlements expliqués dans l'article X de la présente convention. Dans leurs relations commerciales avec les Étrangers, les Japonais ne seront pas soumis à des taxes plus élevées que celles imposées aux négociants indigènes dans leurs transactions habituelles. Le Gouvernement Japonais déclare en outre que tous les Daïmios et les personnes employées par eux sont libres, en se soumettant aux mêmes conditions, de se rendre dans tous les pays Étrangers ainsi que dans les ports ouverts du Japon où ils pourront commercer avec les Étrangers comme ils l'entendront et sans l'intervention d'aucun officier Japonais, en tant qu'ils se soumettront aux règlements de police existants et au paiement des droits établis.

Art. 10.

Tout sujet Japonais, pourra, dans tous les ports ouverts du Japon et dans tous les ports des Puissances Étrangères, embarquer ses marchandises à bord de tout navire, qu'il appartienne à un Japonais ou à un sujet d'une des Puissances signataires des traités.

Il pourra en outre se rendre à l'Étranger pour y étudier ou y faire le commerce à la condition de se munir d'un passe-port auprès des autorités compétentes ainsi que cela est déterminé dans la proclamation émanée, à ce sujet, du Gouvernement Japonais en date du 23 mai 1866.

Les sujets Japonais pourront accepter tout emploi à bord des navires appartenant aux nations ayant conclu un traité avec le Japon.

Il est également permis aux Japonais employés par les Étrangers d'entreprendre tel voyage qu'il leur conviendra après avoir obtenu un passe-port du Gouvernement par l'intermédiaire du Gouverneur des ports ouverts.

Art. 11.

Le Gouvernement Japonais fera établir des Phares, feux et bouées nécessaires pour rendre sûres à la navigation les approches des ports ouverts de son pays.

ART. 12.

Les soussignés jugeant qu'il n'y a pas lieu de soumettre la présente Convention à la ratification de leurs Gouvernements respectifs, avant son exécution, celle-ci commencera le 1[er] juillet 1866.

La communication écrite que chacune des parties contractantes aura soin de faire aux autres, lorsqu'elle recevra de son Gouvernement l'appropation de cette Convention, remplacera, en cette circonstance, les formalités adoptées pour l'échange des ratifications.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Yédo, en Français, Anglais, Hollandais et Japonais, le 25 juin 1866.

(*Signé*) LÉON ROCHES,
Ministre Plénipotentiaire de S. M. l'Empereur des Français, au Japon.

(*Signé*) HARRY S. PARKES,
Her Britannic Majesty's Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary, in Japan.

(*Signé*) A. L. C. PORTMAN,
Chargé d'Affaires a. i. of the United States, in Japan.

(*Signé*) D. DE GRAEFF VAN POLSBROEK,
Politiek Agent en Consul General der Nederlanden, in Japan.

(*Signé*) MIDZUNO IDZUMI NO KAMI.

TARIF DES DROITS D'IMPORTATION.

1re CLASSE. — DROITS SPÉCIFIQUES.

Nos d'ordre	DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	UNITÉS.	DROITS A PERCEVOIR.	
			Ichibous.	*Cents.*
	A.			
1	Alun..	100 cattis.		15
	B.			
2	Bois de Sandal.	soit 60 kil. 453	1	25
3	Bois de Sapan..	Idem.		40
4	Bougies.	Idem.	2	25
5	Boutons de laiton.	Grosse.		22
	C.			
6	Cachou..	100 cattis.		75
7	Cigares.	Idem.		25
8	Clous de girofle et antofles de girofle..	Idem.	1	
9	Cochenille..	Idem.	21	
10	Colle forte..	Idem.		60
11	Cordages.	Idem.	1	25
12	Cornes de buffle et de cerf.	Idem.	1	05
13	Cornes de rhinocéros.	Idem.	3	50
14	Coton brut.	Idem.	1	25
15	Coton filé tors ou teint	Idem.	5	
16	Cuirs..	Idem.	2	
	D.			
17	Dents de cheval marin.	Idem.	7	50
	E.			
18	Ecorces de manglier..	Idem.		15
	F.			
19	Fil de coton, tors ou teint en écheveaux ou en bobines.	Idem.	7	50
	G.			
20	Gambier.	Idem.		45
21	Gilets et caleçons de coton.	la douzaine.		30
22	Gilets de peau et caleçons en laine..	idem.	1	
23	Gilets de peau et caleçons en laine et coton.	Idem.		60
24	Gomme, benjoin et huile de benjoin	100 cattis.	2	40
25	Gomme, sang dragon (teinture de l'antimoine),			
26	myrrhe, encens.	Idem.	1	80
27	Gomme-gutte.	Idem.	3	75
	Guingamp, n'excédant pas 78 centimètres	10 yards.		06
28	Guingamp, n'excédant pas 1m. 09..	soit 9m. 143		09
	Gypse.	100 cattis.		08
29	I.			
30	Indigo liquide.	Idem.		75
31	Indigo sec..	Idem.	3	75
	Ivoire, dents d'éléphant de toute qualité	Idem.	15	
	L.			
32	Laine filée couleur naturelle et teinte.	Idem.	10	
33	Laque en bâtons.	Idem.	1	75
	M.			
	MÉTAUX :			
34	Acier.	Idem.		60
3	Cuivre et laiton en plaques, feuilles, barres et clous.	Idem.	3	50

1re CLASSE. — DROITS SPÉCIFIQUES.

Nos d'ordre	DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	UNITÉS.	DROITS. A PERCEVOIR.	
			Itchi. bous.	*Cents.*
36	Etain..	100 cattis.	3	
37	Fer ouvré, en verges, barres, clous, etc.. . . .	Idem.		30
38	Fer ouvré, en gueuses.	Idem.		15
39	Fer ouvré, en saumons..	Idem.		06
40	Fer ouvré, fil de fer.	Idem.		80
41	Fer blanc. . . . . caisse n'excédant pas	54 kilog.		70
42	Métal jaune, métal dit muntz pour doublage et clous.	100 cattis.	2	50
43	Plomb en feuilles..	Idem.	1	
44	Plomb en saumons.	Idem.		80
45	Vif argent.	Idem.	6	
46	Zinc et antimoine femelle.	Idem.		60
47	Mouchoirs.	la douzaine.		05
	N.			
48	Nappes.	la pièce.		06
49	Nattes pour planchers.	roul. de 36m.1/2		75
50	Narval ou dents de licorne de mer.	catti.	1	
51	Noix de bétel.	100 cattis.		45
	P.			
52	Peaux de buffle et de vache.	Idem.	1	20
53	Peaux de requin..	100 pièces.	7	50
54	Peintures telles que rouge, blanche et jaune, peinture de plomb (minium, céruse et massicot), huile servant à faire de la peinture.	100 cattis.	1	50
55	Pierres à feu.	Idem.		12
56	Plumes (d'alcyon, de paon, etc.).	Idem.	1	50
57	Poisson salé..	Idem.		75
58	Poivre, noir et blanc..	Idem.	1	
	Q.			
59	Quinine.	catti.	1	50
	R.			
60	Racines dont l'odeur se rapproche de celle de la rhubarbe (Putchuck).	100 cattis.	2	25
61	Rhubarbe..	Idem.	1	
62	Rotins.	Idem.		45
	S.			
63	Sabots et ongles de mammifères..	Idem.		30
64	Savon en barre.	Idem.		50
65	Sucre blanc.	Idem.		75
66	Sucre blanc et noir..	Idem.		40
67	Sucre en pain.	Idem.	1	
	T.			
68	Tabac en poudre..	catti.		30
69	Tabac à fumer.	100 cattis.	1	80
70	Taffetas n'excédant pas 78 centimètres de largeur.	10 yards.		17 1/2
71	Taffetas excédant 78 centimètres de largeur et n'excédant pas 1m,09	Idem.		25
	Tapis de table, en laine, imprimés.	la pièce.		75

1re CLASSE. — DROITS SPÉCIFIQUES.

Nos d'ordre	DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	UNITÉS.	DROITS A PERCEVOIR.	
			Itchibous.	*Cents.*
	TISSUS DE COTON :			
72	Espagne (étoffe d'), étoffe rayée.	10 yards.		75
73	Futaine, comme Damas de coton, étoffes veloutées, satins, satinets et velours de coton n'excédant pas 1m,01.	Idem.		20
74	Toile à chemises, toile grise, toile blanche, piquée, mouchetée, blanche ou imprimée, coutil et coutil satiné, brocatelle blanche, T-cloths, batiste, mousseline, jaconas, basin, couvre-lits, cotonnade, toutes les marchandises ci-dessus *peintes*, cotons et indiennes imprimés pour meubles.			
	A.—n'excédant pas 86 centimèt. 358 en largeur.	Idem.		07 1/2
	B.—n'excédant pas 1m,01 en largeur.	Idem.		08 3/4
	C.—n'exédant pas 1m,17 en largeur.	Idem.		10
	D.—excédant 1m,17 en largeur.	Idem.		11 1/4
	TISSUS DE LAINE :			
75	Camelots anglais.	Idem.		40
76	Camelots hollandais.	Idem.		75
77	Casimirs, flanelle et serge.	Idem.		45
78	Couvertures de lit et de cheval.	10 cattis.		50
79	Couvertures de voyage et châles écossais, etc. .	la pièce.		50
80	Draps, double largeur, largeur moyenne et petite largeur, n'excédant pas 86 centimètres 358. .	10 yards.		60
	Draps, n'excédant pas 1m,40.	Idem.	1	
	Draps, excédant 1m,40	Idem.	1	25
81	Etamine.	Idem.		15
82	Lastings, lastings de crêpe et crêpe en laine filée, mérinos et autres étoffes de laine non dénommées.			
	A.—n'excédant pas 86 centimètres 358.	Idem.		30
	B.—excédant 86 centimètres 358.	Idem.		45
83	Mélanges de laine et de coton, imitation de camelots, de lastings orléans (uni et à dessins), étoffe lustrée (unie et à dessins), alpagas, barathéas, damas, draps d'Italie, taffachelass, cordon dit Russel, cassandres, lainages, nouveautés, cordons en camelots et toutes autres étoffes dont le tissu consiste en un mélange de coton et laine.			
	A.—n'excédant 86 centimètres 358.	Idem.		30
	B.—excédant 86 centimètres 358	Idem.		45
84	Toile de lin ou de chanvre de toute qualité.	Idem.		20
85	Toile à voiles, chanvre et toile à voiles en coton. . .	Idem.		25
86	Toile cirée pour planchers.	Idem.		30
87	Toile cirée ou cuir pour meubles.	Idem.		15
	V.			
88	Vermillon.	100 cattis.	9	
89	Verres à vitres.	caisse de cent pieds carrés.		35

2e CLASSE. — MARCHANDISES EXEMPTES DE DROITS.

1.—Ancres et chaînes, câbles.
2.—Animaux de boucherie et bêtes de somme et de trait.
3.—Bagages de voyageurs.
4.—Bassines pour le séchage du thé et paniers.
5.—Céréales y compris l'avoine, le blé, les haricots, le maïs, le millet, l'orge, le paddy, les pois, le riz, et le seigle.
6.—Charbon (houille).
7.—Effets d'habillement à l'usage des étrangers, non compris dans les articles énoncés dans le présent tarif.
8.—Farines provenant des céréales mentionnées ci-dessus.
9.—Goudron et poix.
10.—Livres imprimés.
11.—Nattes d'emballage.
12.—Or et argent monnayé ou non monnayé.
13.—Plomb pour caisses à thé.
14.—Salpêtre.
15.—Sel.
16.—Soudure.
17.—Tourteaux (obtenus par l'extraction de l'huile).
18.—Viandes salées en barriques.

3e CLASSE. — MARCHANDISES PROHIBÉES.

1.—Opium.

4e CLASSE. — MARCHANDISES SOUMISES A UN DROIT *AD VALOREM* DE 5 0/0.

1.—Argenterie et plaqué.
2.—Armes et munitions de guerre.
3.—Articles de Paris.
4.—Bois de construction.
5.—Chaussures.
6.—Corail.
7.—Coutellerie.
8.—Drogues et médicaments tels que ginseng, etc.
9.—Galons et fil d'or et d'argent.
10.—Gommes et épices non dénommées dans le tarif.
11.—Horlogerie (pendules, montres et boîtes à musique).
12.—Joaillerie.
13.—Lampes.
14.—Machines et objets manufacturés en fer et en acier.
15.—Meubles de toute espèce, neufs ou de deuxième main.
16.—Miroirs et glaces.
17.—Parfumeries, savons de senteur.
18.—Peaux et fourrures.
19.—Peintures et gravures.
20.—Porcelaine, poterie et faïence.
21.—Teintures.
22.—Télescopes et instruments scientifiques.
23.—Tissus de soie de toutes sortes, velours, brocart, damas, soie et coton, soie et laine, etc.
24.—Verrerie et cristaux.
25.—Vins, liqueurs, drêches et spiritueux, provisions de bouche de toute espèce.
26.—Et toutes autres marchandises non comprises dans l'énumération qui précède.

NOTA. — Conformément à l'article 8 de la convention d'Yédo, un droit sera perçu sur la vente des navires étrangers aux Japonais. Ce droit s'élève à trois *bous* par tonneau pour les navires à vapeur et à un *bou* par tonneau pour les navires à voiles.

TARIF DES DROITS D'EXPORTATION.

1re CLASSE. — DROITS SPÉCIFIQUES.

Nos d'ordre.	DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	UNITÉS.	DROITS A PERCEVOIR.	
			Itchi-bous.	*Cents.*
	A.			
1	Ailerons de requin	100 cattis	1	80
2	Algues non coupées	soit 60 kil. 453		30
3	Algues coupées	Idem.		60
4	Awabi	Idem.	3	
5	Awabi (Coquilles d')	Idem.		08
	C.			
6	Camphre	Idem.	1	80
7	Casse	Idem.		30
8	Casse (Bourgeons de)	Idem.	2	25
9	Charbon (houille)	Idem.		04
10	Chanvre	Idem.	2	
11	Champignons de toute qualité	Idem.	5	
12	Chiffons	Idem.		12
13	Cire végétale	Idem.	1	50
14	Cire d'abeilles	Idem.	2	50
15	Colle de poisson	Idem.	2	25
16	Cornes de cerf (Vieilles)	Idem.		90
17	Coton brut	Idem.	2	25
18	Crevettes et chevrettes, séchées et salées	Idem.	1	80
	E.			
19	Ecorce de pivoine (Botampi)	Idem.	3	75
	F.			
20	Fer du Japon	Idem.		60
	G.			
21	Ghinang ou Ichio	Idem.		45
22	Graines de navette	Idem.		45
23	Graines de sésame	Idem.		90
24	Graines de vers à soie	le carton.		07 1/2
	H.			
25	Huile de poisson	100 cattis.		30
26	Huile de graines	Idem.	1	05
	J.			
27	Irico ou bèche de mer (holothuries)	Idem.	3	
	K.			
28	Kaïr (fibre de noix de coco)	Idem.		45
	M.			
29	Miel	Idem.	1	05
	N.			
30	Noix de galle	Idem.		90
	P.			
31	Papier à écrire	Idem.	3	
32	Papier inférieur	Idem.	1	
33	Plomb	Idem.		90
34	Pois, fèves, haricots et légumes de toute espèce	Idem.		30
35	Poisson, saumon et morue, salé ou séché	Idem.		75
36	Pommes de terre	Idem.		15

1re CLASSE. — DROITS SPÉCIFIQUES.

Nos d'ordre.	DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	UNITÉS.	DROITS A PERCEVOIR.	
			Itchi-bous.	Cents.
	R.			
37	Racines de Chine (Bockrio)	100 cattis.		75
	S.			
38	Saké, vin et spiritueux du Japon	Idem.		90
39	Sèche (poisson)	Idem.	1	05
40	Soie grège et ouvrée	Idem.	75	
41	— doupions	Idem.	20	
42	— noshi	Idem.	7	50
43	— filoselle ou bourre de soie	Idem.	20	
44	— cocons percés	Idem.	7	
45	— cocons non percés	Idem.	12	
46	— déchets de soie et de cocons	Idem.	2	25
47	Soufre	Idem.		30
48	Soya (Sauge aromatique du Japon)	Idem.		45
	T.			
49	Tabac en feuilles	Idem.		75
50	Tabac coupé ou préparé	Idem.	1	50
51	Thé	Idem.	3	50
52	Thé, qualité connue sous le nom de « Bantcha » (a être exporté de Nagasaki seulement)	Idem.		75
	V.			
53	Vermicelle	Idem.		45

2e CLASSE. — MARCHANDISES EXEMPTES DE DROITS.

1.—Or et argent monnayé. Or, argent et cuivre non monnayés, de production japonaise, ne devant être vendus que par le Gouvernement japonais seulement en vente publique aux enchères.

3e CLASSE. — MARCHANDISES PROHIBÉES.

1.—Blé, orge, paddy et riz.
2.—Farine fabriquée des produits ci-dessus.
3.—Salpêtre.

4e CLASSE. — MARCHANDISES SUJETTES A UN DROIT *AD VALOREM* DE 5 0/0 A ÊTRE CALCULÉ D'APRÈS LES PRIX SUR PLACE.

1.—Bois de construction.
2.—Charbon de bois.
3.—Cornes de cerf (jeunes et tendres).
4.—Etoffes en soie pour robes, tissus et broderies de soie.
5.—Ginseng et drogues non énumérées.
6.—Nattes et paillassons.
7.—Objets en bambou.
8.—Ustensiles en cuivre de tous genres.
9.—Et toutes autres marchandises non comprises dans l'énumération ci-dessus.

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES.

1°. — Les articles qui ne sont pas mentionnés dans le tableau d'importation et qui se trouvent énumérés dans celui de l'exportation ne paieront pas de droits suivant ce dernier tableau, mais seront taxés *ad valorem*, et le même règlement sera applicable à tout article d'exportation non mentionné sous ce titre mais indiqué dans les importations.

2°. — Les étrangers résidant au Japon et les équipages ou passagers de bâtiments étrangers auront la faculté d'acheter telle provision de grains ou de farines compris dans le tableau d'exportation, qui pourrait leur être nécessaire pour leurs besoins personnels, mais le permis d'embarquement d'usage devra être obtenu à la Douane avant que les grains ou farines sus-indiqués puissent être embarqués à bord d'un navire étranger.

3° — Le *catti* indiqué dans le présent tarif est égal à 0,604 grammes, 52 centigrammes ; lb. avoir du poids 1,332.

La *yard* est la mesure anglaise de trois pieds, soit 914 millimètres; le pied anglais, soit 30,47 millimètres, est 1/8 de pouce plus long que le *Kane Shaku* japonais.

Le *Bou* ou *Itchibou* est une monnaie d'argent ne pesant pas moins de 134 grains, soit 8 grammes, 67 centigrammes, et ne contenant pas moins de neuf parties d'argent pur, sur une partie d'alliage.

Le *cent* est la centième partie du *Bou* ou *Itchibou*.

V

LES ILES BONIN.

Remarques du Commodore Mathew C. Perry.
(Extrait de son voyage au Japon.)

Les îles Bonin, par leur situation géographique, avaient depuis longtemps éveillé l'attention du Commodore Perry. En prévision d'un échec possible dans la négociation du traité qu'il avait mission d'aller passer au Japon, il résolut de visiter ce groupe, afin de s'assurer s'il n'y aurait pas moyen d'y établir un dépôt de charbon pour les bâtiments à vapeur qui, dans son opinion, devaient, un jour ou l'autre, s'entre-croiser dans le Pacifique. Des îles Lew-Chew, où il touchait pour se rendre au Japon, il fit donc route pour les Bonin.

Arrivé à l'île Peel, il trouva la justification de ses prévisions. Cette terre, la plus importante de l'archipel, possède un port (*Lloyd's harbor*) admirablement propre à l'usage que le Commodore désirait. Sans hésiter, M. Perry se rendit acquéreur, en cet endroit, pour le compte de son Gouvernement, d'un terrain important qu'il destina à un établissement américain, où les navires du plus haut bord pourraient trouver un refuge et un lieu de réparation au besoin. Là devrait s'établir le dépôt de charbon.

Voici, d'ailleurs, ce que l'illustre Commodore écrivait à ce sujet au ministre de la marine des États-Unis :

« Comme mes instructions me prescrivaient de chercher et d'établir des ports de refuge et de ravitaillement pour les navires qui visitent ces lointaines contrées, j'ai, depuis le commencement de l'expédition, fixé mes regards sur *Napha* (Lew-Chew) et sur le principal port des îles Bonin, tant à cause de leur situation avantageuse au commerce que pour les facilités qu'ils pourraient offrir, comme points de relâche, aux paquebots à vapeur de la « *Malle* », qui, selon moi, ne peut manquer de s'établir promptement entre l'un de nos ports du Pacifique et la Chine. Cet événement, s'il se réalise jamais, sera certainement l'un des faits les plus remarquables de l'histoire de notre époque et aura la plus grande importance pour le commerce des États-Unis avec le monde entier (1).

« Les courriers des États-Unis et d'Europe, par la route d'Égypte, de la mer Rouge et de l'Océan Indien, arrivent régulièrement à Hong-Kong, presque à époque fixe, deux ou trois fois par semaine. De Hong-Kong à Shang-haï il faut compter cinq jours de traversée, et le Gouvernement anglais ne demanderait pas mieux que de prolonger son courrier jusqu'à ce dernier point si les États-Unis devaient l'y prendre pour le transporter en Californie.

« La traversée par steamer, de Shang-haï à San-Francisco, *en passant par les îles Bonin et les Iles Sandwich*, prendrait 30 jours, en y comprenant trois jours de relâche pour faire du charbon, etc. ; la distance de San-Francisco à Honolulu, dans les îles Sandwich, est estimée à 2,093 milles environ ; d'Honolulu à l'île Peel, il y a 3,301 milles, et de l'île Peel à l'embouchure du Yang-Tsé-Kiang, ou rivière de Shang-haï, 1,081 milles; en tout 6,475 milles, ce qui, en mettant les

---

(1) C'est en 1853 que M. Perry écrivait ces lignes, ses prévisions se sont pleinement réalisées, car aujourd'hui San-Francisco est en correspondance directe avec la Chine depuis le 1er janvier 1867. (Voir chapitre III. Iles Sandwich.)

journées moyennes à 240 milles, donnerait 27 jours de navigation, et, avec les trois jours de relâche dans les différents ports, cela ferait 30 jours, comme il est dit. De San-Francisco à New-York, il faut 22 jours (1), donc, de Shang-haï à New-York, 52 jours.

« Le transport de la Malle, d'Angleterre à Hong-Kong, par Marseille (la route la plus courte), prend, en moyenne, de 45 à 48 jours; si l'on y ajoute deux jours de relâche à Hong-Kong et cinq de plus pour se rendre à Shang-haï, cela ferait 52 à 55 jours.

« Shang-haï doit être considéré comme le terminus de la ligne anglaise et le commencement de la ligne américaine pour le service des dépêches : ainsi, l'original ou *primata* d'une lettre pourrait être envoyé en Europe par la route de l'Ouest et le *duplicata* par celle de l'est ou de Californie, et, en même temps que la première arriverait à Liverpool, la seconde arriverait à New-York (2).

« A part ces avantages, et je peux ajouter la gloire d'avoir complété un si magnifique service postal, cette ligne de bateaux à vapeur donnerait un bénéfice immense au commerce. C'est par milliers que les Chinois vont et viennent déjà de leur pays en Californie; le prix de leur voyage peut être fixé en moyenne à cinquante dollars, sans nourriture, avec la seule obligation de leur fournir de l'eau et du combustible pour leur cuisine : de plus, il faut noter ce point, le Chinois est le plus patient et le plus endurant ouvrier du monde; de quel avantage ne serait-il donc pas pour l'agriculture en Californie avec ses habitudes d'ordre et de persévérance?

---

(1) Par Panama et Aspinwall (Colon). Le Commodore ne fait aucune allusion à la voie ferrée de San-Francisco à New-York; c'est à peine s'il en était question à l'époque où il écrivait.

(2) Quand le chemin de fer de San-Francisco à New-York sera terminé, le courrier passant par le Japon et non pas par les îles Bonin, le *duplicata* d'une lettre, par cette voie, arrivera à Liverpool en même temps que le *primata*, sinon plus tôt.

« Shang-haï, aujourd'hui, tend à devenir la métropole maritime de la Chine : elle rivalise déjà avec Canton par l'étendue de son commerce avec les États-Unis et, si l'on considère que les excellents thés, les soies et autres articles précieux de la Chine peuvent être envoyés en Californie, et de là à New-York, en huit semaines, il est impossible de prévoir où s'arrêtera l'importance et l'extension de l'intercourse qu'elle nous promet. »

VI

LES ILES SANDWICH.

Traité d'amitié, de commerce et de navigation conclu à Honolulu, le 29 octobre 1857, entre la France et les îles Sandwich. (Ech. des ratif. le 8 septembre 1858.)

Au nom de la Très-Sainte Trinité,

Des relations de commerce étant établies depuis plusieurs années entre la France et les îles Sandwich, il a été jugé utile d'en régulariser l'existence, d'en favoriser le développement et d'en perpétuer la durée par un Traité d'amitié, de commerce et de navigation fondé sur l'intérêt commun des deux pays, et propre à faire jouir les sujets respectifs d'avantages égaux et réciproques; d'après ce principe et à cet effet, ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir:

S. M. l'Empereur des Français, M. *Louis-Emile Perrin*, Chevalier de l'Ordre impérial de la Légion d'honneur, son Consul et Commissaire près du Gouvernement hawaïen;

Et S. M. le Roi des iles Sandwich, S. A. R. le Prince *Loth Kamehameha*, général, commandant en chef des troupes hawaïennes, son Ministre de l'Intérieur, ministre des finances *ad interim*, membre de son conseil privé et de la chambre des nobles; et M. *Robert-Crichton Wyllie*, son Ministre des Affaires

Étrangères, son Secrétaire d'État pour la guerre et la marine, membre de son Conseil privé et de la chambre des nobles ;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

ARTICLE PREMIER.

Il y aura paix constante et amitié perpétuelle entre S. M. l'Empereur des Français, ses héritiers et successeurs, d'une part, et S. M. le Roi des îles Sandwich, ses héritiers et successeurs, d'autre part, et entre les sujets de l'un et de l'autre État, sans exception de personnes ni de lieux.

ART. 2.

Il y aura entre tous les territoires de l'Empire français en Europe, et ceux des îles Sandwich, une liberté réciproque de commerce. Les sujets respectifs pourront entrer en toute liberté, avec leurs navires et cargaisons, dans tous les lieux, ports et rivières des deux États qui sont ou seront ouverts au commerce étranger.

Ils pourront y faire le commerce d'échelle, conformément aux lois, pour y décharger en tout ou en partie les cargaisons par eux apportées de l'étranger, et pour former successivement leurs cargaisons de retour ; mais ils n'auront pas la faculté d'y décharger les marchandises qu'ils auraient reçues dans un autre port du même État, ou, autrement, de faire le cabotage, qui demeure exclusivement réservé aux nationaux.

Ils pourront, sur les territoires respectifs, voyager ou séjourner, commercer tant en gros qu'en détail, comme les nationaux ; s'établir partout où ils le jugeront convenable à leurs intérêts ; louer et occuper les maisons, magasins et boutiques qui leur seront nécessaires ; effectuer des transports de marchandises et d'argent, et recevoir des consignations ; être admis comme cautions aux douanes, quand il y aura plus d'un an qu'ils seront établis sur les lieux, et que

les biens fonciers qu'ils y posséderont présenteront une garantie suffisante.

Ils seront entièrement libres de faire leurs affaires eux-mêmes et notamment de présenter en douane leurs propres déclarations ou de se faire suppléer par qui bon leur semblera, facteur, agent, consignataire ou interprète, sans avoir, comme étrangers, à payer aucun surcroît de salaire ou de rétribution. Ils auront la faculté d'acheter et de vendre à qui bon leur semblera, sans qu'aucun monopole, contrat ou privilége exclusif de vente ou d'achat, puisse leur porter préjudice ou restreindre en quoi que ce soit leur liberté à cet égard. Ils seront également libres, dans tous leurs achats comme dans toutes leurs ventes, de fixer le prix des effets, marchandises et objets quelconques tant importés que destinés à l'exportation, sauf à se conformer aux lois et règlements du pays.

Enfin, ils ne seront assujettis, dans aucun des cas ci-dessus, à d'autres charges, taxes ou impôts en matière de douanes, que ceux auxquels sont soumis les nationaux.

ART. 3.

Il est convenu que les documents présentés par des Français dans leur propre langue seront admis dans tous les cas où des documents en langue anglaise le seraient, et que les affaires auxquelles se rapporteront les pièces rédigées dans ces deux langues seront expédiées avec la même bonne foi et le même soin. Toutes les fois que l'exactitude de la traduction de l'une des pièces sus énoncées sera mise en question, ladite traduction sera soumise au Consul de France qui, après examen, la certifiera conforme.

ART. 4.

Les sujets respectifs jouiront, dans l'un et l'autre État, d'une constante et complète protection pour leurs personnes et leurs propriétés. Ils auront, en conséquence, un libre et facile accès auprès des tribunaux de justice, pour la poursuite

et la défense de leurs droits en toute instance et dans tous les degrés de juridiction établis par les lois. Ils seront libres d'employer, dans toutes les circonstances, les avocats, avoués ou agents de toute classe qu'ils jugeront à propos ; enfin, ils jouiront, sous ce rapport, des mêmes droits et priviléges que ceux qui sont ou seront accordés aux nationaux.

Ils seront, d'ailleurs, exempts de tout service personnel, soit dans les armées de terre ou de mer, soit dans les gardes ou milices nationales, ainsi que de toutes contributions de guerre, emprunts forcés, réquisitions ou services militaires quels qu'ils soient, et, dans tous les autres cas, ils ne pourront pas être assujettis pour leurs propriétés, soit mobilières, soit immobilières, à d'autres charges ou impôts que ceux auxquels seraient soumis les nationaux eux-mêmes ou les sujets ou citoyens de la nation la plus favorisée sans exception.

Les sujets hawaïens jouiront, dans toutes les possessions et colonies françaises, des mêmes droits, priviléges et de la même liberté de commerce et de navigation dont jouit actuellement ou jouira la nation la plus favorisée, et réciproquement, les Français habitants des possessions et colonies de la France jouiront, dans toute leur extension, des mêmes droits, priviléges et de la même liberté de commerce et de navigation qui, par ce traité, sont accordés aux iles Sandwich, aux Français, à leur commerce et à leur navigation.

ART. 5.

Les Français ne seront inquiétés en aucune manière aux îles Sandwich pour cause de religion ; ils jouiront, au contraire, dans l'exercice public ou privé de leur culte, d'une entière liberté de conscience et de toutes les garanties, droits et protection assurés aujourd'hui, ou qui seraient assurés par la suite aux sujets indigènes et aux sujets ou citoyens de la nation la plus favorisée. Les sujets hawaïens jouiront en France, en matière de religion, des mêmes droits, garanties, liberté et protection.

ART. 6.

Les sujets des deux pays seront libres d'acquérir et de posséder des immeubles, et de disposer comme il leur conviendra, par vente, donation, échange, testament, ou de quelque autre manière que ce soit, de tous les biens qu'ils posséderaient sur les territoires respectifs. De même, les sujets de l'un des deux États qui seraient héritiers de biens situés dans l'autre pourront succéder, sans empêchement, à ceux desdits biens qui leur seraient dévolus même *ab intestat*, et en disposer selon leur volonté, et lesdits héritiers ou légataires ne seront assujettis à aucun droit d'aubaine ou de détraction, et ne seront pas tenus à acquitter des droits de succession ou autres plus élevés que ceux qui seraient supportés, dans des cas semblables, par les nationaux eux-mêmes.

ART. 7.

Si (ce qu'à Dieu ne plaise !) la paix entre les Parties Contractantes venait à être rompue, il sera accordé, de part et d'autre, aux sujets de chacune des deux Parties Contractantes, un terme d'une année pour régler leurs affaires et pour disposer de leurs propriétés, et en outre, un sauf-conduit leur sera délivré pour s'embarquer dans tels ports qu'ils indiqueront de leur propre gré.

Tous les autres Français ou Hawaïens ayant un établissement fixe et permanent dans les États respectifs, pour l'exercice de quelque profession ou occupation que ce soit, pourront conserver leur établissement et continuer leur profession sans être inquiétés en aucune manière, et la possession pleine et entière de leur liberté et de leurs biens leur sera laissée tant qu'ils ne commettront aucune offense contre les lois du pays. Enfin leurs propriétés ou biens, de quelque nature qu'ils soient, ne seront assujettis à aucune saisie ou séquestre, ni à d'autres charges et impositions que celles exigées des nationaux. De même, les deniers qui leur seraient dus par des particuliers, ou qu'ils posséderaient dans les fonds

publics, dans les banques et compagnies industrielles ou commerciales, ne pourront jamais être saisis, séquestrés ou confisqués

ART. 8.

Le commerce français dans les îles Sandwich et le commerce hawaïen en France seront traités, sous le rapport des droits de douane, tant à l'importation qu'à l'exportation, comme celui de la nation étrangère la plus favorisée.

Dans aucun cas, les droits d'importation imposés en France sur les produits du sol ou de l'industrie des îles Sandwich, et, dans ces îles, sur les produits du sol ou de l'industrie de la France, ne pourront être autres ou plus élevés que ceux auxquels sont ou seront soumis les mêmes produits de la nation la plus favorisée. Il en sera de même pour les droits d'exportation.

Aucune prohibition ou restriction d'importation ou d'exportation n'aura lieu dans le commerce réciproque des deux pays qu'elle ne soit également étendue à toutes les nations; et les formalités qui pourraient être requises pour justifier de l'origine ou de la provenance des marchandises respectivement importées dans l'un des deux États, seront également communes à toutes les autres nations.

ART. 9.

Tous les produits du sol et de l'industrie de l'un des deux pays dont l'importation n'est pas expressément prohibée payeront dans les ports de l'autre les mêmes droits d'importation, qu'ils soient chargés sur navires français ou hawaïens. De même, les produits exportés acquitteront les mêmes droits et jouiront des mêmes franchises, allocations et restitutions de droits, qui sont ou pourraient être réservées aux exportations faites sur bâtiments nationaux. Toutefois, il est fait exception à ce qui précède en ce qui concerne les avantages et encouragements particuliers dont la pêche nationale est ou pourra être l'objet dans l'un ou l'autre pays.

Art. 10.

Il est convenu : 1° Que l'importation et la vente des vins et eaux-de-vie d'origine française ne pourront être prohibées dans les îles Sandwich ; 2° Que le taux des droits imposés, dans les ports hawaïens, à l'importation des vins d'origine française dits *de cargaison*, en barriques et en caisses, n'excédera pas, pendant la durée du présent traité, le taux de cinq pour cent de la valeur, les prix de facture devant servir de base d'évaluation, conformément à la loi hawaïenne du 27 avril 1846 ; 3° Que le taux des droits sur les vins français de qualité supérieure, mais qui ne contiendront pas plus de dix-huit pour cent d'alcool n'excédera pas, pendant la même période, quinze pour cent de la valeur ; 4° Que le taux des droits imposés sur les eaux-de-vie d'origine française, n'excédera pas, pendant la même période, trois piastres au maximum par gallon, tel qu'il est défini par la loi hawaïenne du 27 avril 1846, troisième partie, chap. IV, art. 2, page 187.

Il ne sera ajouté, dans aucun cas, aux droits sur les vins et eaux-de-vie ci-dessus spécifiés, aucune surtaxe de douane ou de navigation, ou autre charge quelconque, à quelque titre que ce soit.

Il est entendu que rien, dans cet article, ne s'opposera au rétablissement du droit de tonnage, par le Gouvernement hawaïen, et sur l'ensemble de la navigation nationale et étrangère.

Art. 11.

Les navires français arrivant dans les ports des îles Sandwich ou en sortant, et les navires hawaïens, à leur entrée dans les ports de France, ou à leur sortie desdits ports, ne seront assujettis ni à d'autres, ni à de plus forts droits de tonnage, de phare, d'ancrage, de port, de quai, de pilotage, de quarantaine ou autres, sous quelque dénomination que ce soit, affectant le corps du bâtiment, que ceux auxquels sont ou seront assujettis les navires de la nation la plus favorisée.

ART. 12.

Les bâtiments français aux îles Sandwich, et les bâtiments hawaïens en France, pourront décharger une partie de leur cargaison dans le port de prime-abord, et se rendre ensuite, avec le reste de cette cargaison, dans d'autres ports du même État, soit pour y achever de débarquer leur chargement d'arrivée, soit pour y compléter leur chargement de retour, en ne payant, dans chaque port, d'autres ou de plus forts droits que ceux que payent les bâtiments nationaux, dans des circonstances semblables.

ART. 13.

Lorsque, par suite de relâche forcée ou d'avarie constatée, les navires de l'une des deux puissances contractantes entreront dans les ports de l'autre, ou toucheront sur les côtes, ils ne seront assujettis à aucun droit de navigation, sous quelque dénomination que ces droits soient respectivement établis, sauf les droits de pilotage et autres, représentant le salaire de services rendus par des industries privées, pourvu que ces navires n'effectuent aucune opération de commerce, soit en chargeant, soit en déchargeant des marchandises. Il leur sera permis de déposer à terre les marchandises composant leur chargement, pour empêcher qu'elles ne dépérissent, et il ne sera exigé d'eux d'autres droits que ceux relatifs aux loyers des magasins et chantiers publics qui seraient nécessaires pour déposer les marchandises, et pour réparer les avaries du bâtiment.

ART. 14.

Seront considérés comme français les bâtiments construits en France, ou nationalisés, conformément aux lois de ce pays, pourvu, d'ailleurs, que les capitaines et les trois quarts de l'équipage soient Français. Le ou les propriétaires dudit navire ne seront tenus de justifier de la même nationalité que dans les proportions fixées par la loi française.

De même, devront être considérés comme hawaïens tous les bâtiments construits sur le territoire des îles Sandwich, ou

nationalisés conformément aux lois hawaïennes, pourvu, toutefois, que les capitaines et les trois quarts de l'équipage soient Hawaïens. Le ou les propriétaires dudit navire ne seront tenus de justifier de la même nationalité que dans les proportions fixées par la loi hawaïenne.

Il est convenu, d'ailleurs, que tout navire français ou hawaïen, pour jouir, aux conditions ci-dessus, du privilége de sa nationalité, devra être muni d'un passe-port, congé ou registre, dont la forme sera réciproquement communiquée, et qui, certifiée par l'autorité compétente pour le délivrer, constatera :

1° D'abord, le nom, la profession et la résidence en France, ou aux îles Sandwich, du propriétaire, en exprimant qu'il est unique, ou des propriétaires, en indiquant leur nombre, et dans quelle proportion chacun d'eux possède ;

2° Le nom, la dimension, la capacité, et enfin toutes les particularités du navire qui peuvent le faire reconnaître, aussi bien qu'établir sa nationalité.

En cas de doute sur cette nationalité, sur celle du propriétaire, du capitaine et de l'équipage, les Consuls ou les Agents consulaires de celui des deux pays pour lequel le navire sera destiné, auront le droit d'en demander les preuves authentiques, avant de viser les papiers du bord, le tout sans frais pour le navire.

Si l'expérience venait à démontrer que les intérêts de la navigation de l'une ou de l'autre des deux Parties Contractantes souffrent de la teneur du présent article, elles se réservent d'y apporter, d'un commun accord, les modifications qui leur paraîtraient convenables.

ART. 15.

Les bâtiments de guerre, les bateaux à vapeur de l'État, les paquebots affectés à un service postal, et les navires baleiniers français auront un libre accès dans les ports hawaïens de Hanalei, Honolulu, Lahaina, Hilo, Kavaïhae, Kealakekua, Koloa ; ils pourront y séjourner, s'y réparer et y faire rafraîchir leurs

équipages; ils pourront aussi aller d'un port à l'autre des îles Sandwich, pour s'y procurer des vivres frais.

Dans tous les ports énoncés dans le présent article, comme dans tous ceux qui pourront être ouverts par la suite aux navires étrangers, les bâtiments de guerre, bateaux à vapeur, paquebots-poste et navires baleiniers seront soumis aux mêmes règles qui sont ou seront imposées, et jouiront, à tous égards, des mêmes droits, priviléges et immunités qui sont ou seront accordés aux mêmes navires et bâtiments baleiniers hawaïens ou à ceux de la nation la plus favorisée.

Art. 16.

Il pourra être établi des Consuls et Vice-Consuls de chacun des deux pays dans l'autre, pour la protection du commerce; mais ces agents n'entreront en fonctions qu'après avoir obtenu l'*exequatur* du Gouvernement territorial. Celui-ci conservera, d'ailleurs, le droit de déterminer les résidences où il lui conviendra d'admettre les Consuls; bien entendu que, sous ce rapport, les deux Gouvernements ne s'opposeront respectivement aucune restriction qui ne soit commune, dans leur pays, à toutes les nations.

Art. 17.

Les Consuls et Vice-Consuls respectifs, ainsi que les Élèves-Consuls, Chanceliers ou Secrétaires, attachés à leur mission jouiront, dans les deux pays, des priviléges généralement attribués à leurs charges, tels que l'exemption des logements militaires et celle de toutes les contributions directes, tant personnelles que mobilières ou somptuaires, à moins, toutefois, qu'ils ne soient sujets du pays, ou qu'ils ne deviennent, soit propriétaires, soit possesseurs de biens immeubles, ou enfin qu'ils ne fassent le commerce, pour lesquels cas ils seront soumis aux mêmes taxes, charges et impositions que les autres particuliers. Ces agents jouiront, en outre, de tous les autres priviléges, exemptions et immunités qui pourront être accor-

dés, dans leur résidence, aux agents du même rang de la nation la plus favorisée..

Les Consuls et Vice-Consuls, non plus que les Élèves, Chanceliers et Secrétaires, étrangers à tout acte de commerce, et exclusivement limités à l'accomplissement de leurs devoirs publics, ne pourront être soumis à comparaître comme témoins devant les tribunaux. Quand la justice du pays aura besoin de prendre quelque déclaration juridique de leur part, elle devra la leur demander par écrit, ou se transporter à leur domicile pour la recevoir de vive voix.

En cas de décès, d'empêchement ou d'absence des Consuls ou Vice-Consuls, leurs Chanceliers ou Secrétaires seront, de plein droit, admis à gérer, par intérim, les Affaires de l'établissement consulaire, sans empêchement ni obstacle de la part des autorités locales, qui leur donneront, au contraire, dans ce cas, toute aide et assistance, et les feront jouir, pendant la durée de leur gestion intérimaire, de tous les droits, priviléges et immunités stipulés dans la présente Convention en faveur des Consuls et Vice-Consuls.

Pour l'exécution du paragraphe qui précède, il est convenu que les chefs de postes consulaires devront, à leur arrivée dans le pays de leur résidence, envoyer au Gouvernement une liste nominative des personnes attachées à leur mission ; et, si quelque changement s'opérait ultérieurement dans le personnel, ils en donneront également avis.

Art. 18.

Les archives, et en général tous les papiers des chancelleries des Consulats respectifs, seront inviolables, et sous aucun prétexte, ni dans aucun cas, ils ne pourront être saisis ni visités par l'autorité locale.

Art. 19.

Les Consuls respectifs seront libres d'établir des Agents consulaires ou Vice-Consuls dans les différentes villes, ports et lieux de leur arrondissement consulaire où le bien du ser-

vice qui leur est confié l'exigera, sauf, bien entendu, l'approbation et l'*exequatur* du Gouvernement territorial. Ces agents pourront être indistinctement choisis parmi les sujets des deux pays comme parmi les étrangers, et seront munis d'un brevet délivré par le Consul qui les aura nommés et sous les ordres duquel ils devront être placés. Ils jouiront, d'ailleurs, des mêmes priviléges et immunités stipulés par l'article 17 de la présente Convention, sauf les exceptions mentionnées dans le premier paragraphe dudit article.

Art. 20.

Les Consuls respectifs pourront, au décès de leurs nationaux morts sans avoir testé ni désigné d'exécuteurs testamentaires: 1° apposer les scellés, soit d'office, soit à la réquisition des parties intéressées, sur les effets mobiliers et les papiers du défunt, en prévenant d'avance, de cette opération, l'autorité locale compétente, qui pourra y assister, et même, si elle le juge convenable, croiser de ses scellés ceux qui auront été apposés par le Consul, et dès lors, ces doubles scellés ne seront levés que de concert; 2° dresser aussi, en présence de l'autorité compétente du pays, si elle croit devoir s'y présenter, l'inventaire de la succession ; 3° faire procéder, suivant l'usage du pays, à la vente des effets mobiliers en dépendant; enfin administrer et liquider personnellement ou nommer, sous leur responsabilité, un agent pour administrer et liquider ladite succession, sans que l'autorité locale ait à intervenir dans ces nouvelles opérations. Mais lesdits Consuls seront tenus de faire annoncer la mort du défunt dans une des gazettes qui se publieront dans l'étendue de leur arrondissement, et ils ne pourront faire la délivrance de la succession, ou de son produit aux héritiers légitimes, ou à leurs mandataires, qu'après avoir fait acquitter toutes les dettes que le défunt pourrait avoir contractées dans le pays, ou qu'autant qu'une année se sera écoulée depuis la date du décès, sans qu'aucune réclamation ait été présentée contre la succession.

ART. 21.

En tout ce qui concerne la police des ports, le chargement et le déchargement des navires, la sûreté des marchandises, biens et effets, les sujets des deux pays seront respectivement soumis aux lois et statuts du territoire. Cependant les Consuls respectifs seront exclusivement chargés de l'ordre intérieur à bord des navires de commerce de leur nation, et connaîtront seuls de tous les crimes, délits, contraventions et autres sujets de difficultés relatifs audit ordre intérieur qui surviendraient entre les hommes, le capitaine et les officiers de l'équipage, pourvu que les parties contendantes soient exclusivement des sujets français ou des sujets hawaïens, et les autorités locales ne pourront y intervenir autrement qu'avec l'approbation et le consentement du Consul, ou dans le cas où la paix et la tranquillité publiques seraient troublées ou compromises.

ART. 22.

Les Consuls respectifs pourront faire arrêter et renvoyer, soit à bord, soit dans leur pays, les matelots et toutes les autres personnes faisant régulièrement partie des équipages des bâtiments de leur nation respective, à un autre titre que celui de passager, qui auraient déserté desdits bâtiments. A cet effet, ils s'adresseront par écrit aux autorités locales compétentes et justifieront, par l'exhibition des registres du bâtiment ou du rôle d'équipage, ou si le navire était parti, par copie desdites pièces, dûment certifiée par eux, que les hommes qu'ils réclament faisaient partie dudit équipage. Sur cette demande ainsi justifiée, la remise ne pourra leur être refusée.

Il leur sera donné, de plus, toute aide et assistance pour la recherche, saisie et arrestation desdits déserteurs, qui seront même détenus et gardés dans les prisons du pays, à la réquisition et aux frais des Consuls, jusqu'à ce que ces agents aient trouvé une occasion de les faire partir. Si, pourtant, cette occasion ne se présentait pas dans un délai de trois mois

à compter du jour de l'arrestation, les déserteurs seraient mis en liberté, et ne pourraient plus être arrêtés pour la même cause.

Il est, en outre, formellement convenu que toute autre concession ou facilité tendant à réprimer la désertion, que l'une des deux Parties Contractantes aurait accordée ou accorderait par la suite à un autre État, sera considérée comme également acquise, de plein droit, à l'autre Partie Contractante, de la même manière que si cette concession ou facilité avait été expressément stipulée dans le présent Traité.

Art. 23.

Toutes les fois que les armateurs, les assureurs ou leurs agents respectifs, soit dans le port de départ, soit dans celui d'arrivée, n'y feront aucune objection, les avaries que les navires des deux pays auraient éprouvées en mer, en se rendant dans les ports respectifs, seront réglées par les Consuls de leur nation.

Art. 24.

Toutes les opérations relatives au sauvetage des navires français naufragés ou échoués sur les côtes des îles Sandwich seront dirigées par les Consuls de France, et, réciproquement, les Consuls hawaïens dirigeront les opérations relatives au sauvetage des navires de leur nation naufragés ou échoués sur les côtes de France.

L'intervention des autorités locales aura seulement lieu dans les deux pays pour maintenir l'ordre, garantir les intérêts des sauveteurs, s'ils sont étrangers aux équipages naufragés, et assurer l'exécution des dispositions à observer pour l'entrée et la sortie des marchandises sauvées. En l'absence et jusqu'à l'arrivée des Consuls ou Vice-Consuls, les autorités locales devront, d'ailleurs, prendre toutes les mesures nécessaires pour la protection des individus et la conservation des effets naufragés.

Les marchandises sauvées ne seront tenues à aucun droit

de douane, à moins qu'elles ne soient admises à la consommation intérieure.

Les indemnités de sauvetage et autres dépenses accessoires ne pourront être, dans les deux pays, autres ou plus élevées que celles qui seraient payées, en pareil cas, pour un navire national.

ART. 25.

Il est formellement convenu entre les deux Parties Contractantes, qu'indépendamment des stipulations qui précèdent, les Agents diplomatiques et consulaires, les sujets de toute classe, les navires, les chargements et les marchandises de l'un des deux États jouiront, de plein droit, dans l'autre, des franchises, priviléges et immunités quelconques, consentis ou à consentir en faveur de la nation la plus favorisée, et ce, gratuitement, si la concession est gratuite, ou avec la même compensation, si la concession est conditionnelle. Il est notamment stipulé que l'arrangement postal conclu, à Honolulu, le 24 novembre 1853, et qui règle l'échange de la correspondance entre les îles de la Société et l'Archipel Hawaïen, et réciproquement, sera maintenu, et que les deux Parties Contractantes se réservent uniquement d'en modifier les détails, au fur et à mesure que la nécessité pourra s'en faire sentir.

ART. 26.

Le présent Traité sera en vigueur pendant dix ans, à compter du jour de l'échange des ratifications, et si, un an avant l'expiration de ce terme, ni l'une ni l'autre des deux Parties Contractantes n'annonce, par une déclaration officielle, son intention d'en faire cesser l'effet, ledit Traité restera encore obligatoire pendant une année, et ainsi de suite, jusqu'à l'expiration des douze mois qui suivront la déclaration officielle en question, à quelque époque qu'elle ait lieu.

Il est bien entendu que dans le cas où cette déclaration

viendrait à être faite par l'une ou l'autre des Parties Contractantes, les dispositions du Traité relatives au commerce et à la navigation, et énoncées dans les articles 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 et 24, seraient seules considérées comme ayant cessé et expiré; mais qu'à l'égard des autres articles, le Traité n'en resterait pas moins perpétuellement obligatoire et ne pourrait être modifié que d'un commun accord entre les Parties Contractantes.

ART. 27.

Le présent Traité sera ratifié et les ratifications en seront échangées à Honolulu dans le délai de dix mois, ou plus tôt si faire se peut. Il ne sera mis à exécution que douze mois après la date dudit échange.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires susdésignés l'ont signé et y ont apposé leurs cachets respectifs.

Fait à Honolulu le 29e jour du mois d'octobre de l'an de grâce 1857.

Em. PERRIN. L. KAMEHAMEHA. R. C. WYLLIE.

NOTA. — Le 8 septembre 1858, une conférence fut tenue à Honolulu, à l'occasion de l'échange des ratifications de ce Traité. Il s'agissait aussi de régler une difficulté qui avait surgi au sujet de l'interprétation à donner à quelques articles, notamment à l'article 10, à l'article 20, à l'article 26 et à l'article 27. Après avoir procédé à la collation des trois textes hawaïen, français et anglais, l'échange des pièces eut lieu. « Mais alors les Plénipotentiaires déclarèrent (ici nous transcrivons le texte même du procès-verbal dressé à cette occasion) : que si l'article 26 « du Traité susénoncé a stipulé que ladite convention resterait « en vigueur pendant 10 ans, à compter du jour de l'échange des « ratifications, l'article 27 du même pacte, à la suite d'une « discussion ultérieure, a cependant décidé qu'en raison des « prescriptions de l'article 7 du Traité conclu entre le Danemark et les îles Hawaï, le 19 octobre 1846, le Traité dont les « ratifications viennent d'être échangées ne serait mis à exécu- « tion que 12 mois après la date dudit échange, et que c'est

« en conséquence à compter de ce dernier terme seulement,
« c'est-à-dire un an après la date dudit échange que commencera à courir le terme de dix ans stipulé par l'article 26. »

D'autres petites chicanes suscitées par la jalousie anglaise et américaine, essayèrent de porter atteinte aux conventions arrêtées, mais cela fut sans conséquence, et le 26 mai 1859, le Roi Kamehameha déclara que fait de bonne foi, ce Traité serait exécuté de même.

VII

L'ANGLETERRE ET SES COLONIES.

Acte de l'Amérique-Britannique du Nord.

(*Moniteur* du 9 août 1867.)

On écrit de Québec :

Depuis le 1er juillet, le nouvel état de choses qui réunit en une confédération les provinces du Haut et du Bas-Canada, de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick est entré en vigueur. L'acte adopté par le parlement anglais le 29 mars 1867, et qui porte le titre d'Acte de l'Amérique-Britannique du Nord, est la charte constitutionnelle de la confédération, désignée sous le nom de *Dominion of Canada.* C'est à la reine d'Angleterre qu'appartient le pouvoir exécutif et le commandement en chef de toutes les forces militaires et navales. C'est elle qui nomme le Gouverneur-général. Tenant ses pouvoirs de la reine, ce haut fonctionnaire administre au nom de Sa Majesté. Il nomme le ministère ou conseil privé de la Reine pour le Canada. Les institutions parlementaires de la confédération sont modelées sur celles de la mère-patrie.

Le parlement se compose de deux chambres : le sénat, qui a de l'analogie avec la chambre des lords, et la chambre des communes, qui a des prérogatives semblables à la chambre des communes d'Angleterre. Il doit y avoir chaque année au

moins une session, de manière à ce qu'il ne s'écoule pas un intervalle de 12 mois entre la dernière séance d'une session du parlement et sa première séance dans la session suivante.

Le sénat se compose de 72 membres. Les conditions voulues pour être sénateur sont l'âge de 30 ans révolus, la qualité de sujet de la reine par naissance ou par naturalisation, la propriété de meubles ou immeubles s'élevant au moins à 4,000 piastres, le domicile dans la province pour laquelle on est nommé. Le siége d'un sénateur deviendra vacant si durant deux sessions consécutives il manque d'assister aux séances du sénat, s'il accomplit un acte qui le rende sujet d'une puissance étrangère, s'il est déclaré en état de banqueroute ou de faillite, s'il est convaincu de trahison, de félonie ou tout autre crime, enfin s'il cesse de posséder les conditions exigées en ce qui touche le domicile et la propriété. Les sénateurs sont nommés à vie. La première promotion a été faite par la reine, et les personnes honorées du choix de Sa Majesté ont été désignées dans la proclamation royale qui a décrété l'union. Mais à l'avenir, lorsque des vacances se produiront, c'est le Gouverneur-général qui choisira les sénateurs. C'est également le Gouverneur-général qui nomme le président du sénat.

La chambre des communes se compose de 181 membres. La confédération comprend actuellement 4 provinces, les provinces d'Ontario ou Haut-Canada, de Québec ou Bas-Canada, de la Nouvelle-Écosse ou du Nouveau-Brunswick. La première a 82 représentants, la seconde 65, la troisième 19, la quatrième 15. A la différence du sénat, c'est la chambre qui choisit elle-même son président. Le président n'a le droit de voter que dans le cas où les voix se trouvent également partagées. La chambre des communes est nommée pour cinq ans. Le nombre de ses membres peut être augmenté, pourvu que la proportion actuellement fixée pour ces quatre provinces demeure intacte.

Il doit y avoir pour chaque province un fonctionnaire appelé Lieutenant-Gouverneur et nommé par le Gouverneur-

général en conseil, par instrument et sous le grand sceau du Canada. L'article 59 de l'acte d'union est ainsi conçu : « Le Lieutenant-Gouverneur restera en charge tant que le Gouverneur général le jugera convenable; mais tout Lieutenant-Gouverneur nommé après le commencement de la première session du parlement du Canada ne pourra être révoqué dans le cours des cinq ans qui suivront sa nomination, à moins qu'il n'y ait une cause, et cette cause devra lui être communiquée par écrit dans le cours d'un mois, après qu'aura été rendu l'ordre décrétant sa révocation. Elle devra aussi être communiquée par message au sénat et à la chambre des communes dans le cours d'une semaine après la révocation, si le parlement est alors en session, sinon dans le délai d'une semaine après le commencement de la session.

Il y a pour la province d'Ontario une seule chambre, appelée l'assemblée législative d'Ontario, et qui se compose de 82 membres; pour la province de Québec, une legislature formée de deux chambres, le conseil législatif et l'assemblée législative. Le conseil législatif de Québec comprend 24 membres nommés à vie par le Lieutenant-Gouverneur. L'assemblée législative compte 65 représentants élus par la province.

Les intérêts généraux relèvent du parlement confédéré ou parlement du Canada. Les intérêts locaux dépendent des législations provinciales. Des dispositions sont prises pour que l'élément français ne soit pas absorbé par l'élément anglais. Le Bas-Canada est régi en grande partie par l'ancienne coutume de Paris. Le catholicisme y domine et les habitants ont encore conservé la langue et les coutumes françaises. C'est Jacques Cartier qui, après avoir remonté le Saint-Laurent, en 1535, prit possession de tout le pays, au nom du roi François Ier, et l'appela la Nouvelle-France.

En 1542, La Roque de Roberval fonda, non loin de l'emplacement où fut bâti Québec, le fort Charlebourg. En 1608, Samuel Champlain jeta les fondements de Québec, et une compagnie française se forma en 1617 pour exploiter la colonie.

L'Angleterre possède le Canada depuis le traité de Paris de 1763, mais le souvenir de la France y est toujours resté vivace. Le nouvel acte d'union a tenu compte de cet état de choses. Dans les chambres du parlement du Canada et de la législature de Québec, l'usage de la langue française ou de la langue anglaise dans les débats sera facultatif; mais pour la rédaction des archives et procès-verbaux, l'usage de ces deux langues sera obligatoire.

L'article 145 est relatif au chemin de fer intercolonial. Le pays attache avec raison une haute importance à cette voie ferrée. Les provinces du Haut et du Bas-Canada, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick ont, par une déclaration commune, exposé qu'elle était essentielle à la consolidation de l'Union de l'Amérique Anglaise et du Nord.

En conséquence l'article 145 stipule que le gouvernement et le parlement du Canada seront tenus de commencer, dans les six mois qui suivront l'établissement de la confédération, les travaux d'un chemin de fer intercolonial, destiné à relier la fleuve Saint-Laurent à la ville d'Halifax dans la Nouvelle-Ecosse. Les travaux devront être poursuivis sans interruption et avec toute la diligence possible.

Les articles 146 et 147, par lesquels se termine l'acte d'union, concernent l'entrée éventuelle de l'île de Terre-Neuve, de l'île du Prince-Édouard, de la Colombie anglaise, de la Terre de Rupert et du territoire du Nord-Ouest dans la nouvelle confédération.

C'est à la reine qu'il appartiendra de statuer sur les demandes d'admission qui émaneraient de ces différents pays. Selon toute probabilité, ils entreront tous dans l'Union, qui deviendra ainsi une puissance importante, autant par sa position géographique et la richesse de son sol que par l'étendue de ses territoires et la rapidité avec laquelle le chiffre de la population s'y accroît.

L'essai tenté par l'Angleterre mérite assurément une sérieuse attention, et il sera curieux de juger par l'expérience les résul-

tats que peut avoir pour la métropole le système de « self-government colonial, » qui reçoit au Canada une si large application. Les droits de la couronne se trouvent sauvegardés, en ce sens que le Gouverneur-général de la Confédération est nommé par la reine et peut être révoqué par elle.

Mais sous les autres rapports le nouvel État jouit d'une indépendance à peu près absolue. Il a son armée, ses finances, son ministère, son administration, son parlement particulier. Le Gouverneur-général est une sorte de souverain constitutionnel qui nomme et destitue les ministres et les fonctionnaires, qui choisit le président et les membres du sénat, qui convoque les chambres et leur adresse des messages, qui promulgue des actes revêtus du grand sceau du Canada. Le Gouverneur-général n'agit, il est vrai, qu'au nom de la reine dont il tient son autorité, mais sa position toute spéciale n'en est pas moins la conséquence et le gage des droits autonomes accordés à la confédération. A en juger par la disposition des esprits, Sa Majesté Britannique n'aura pas à se repentir de la confiance qu'elle a placée dans les habitants de ses provinces de l'Amérique du Nord.

Le nouvel acte d'union a été parfaitement accueilli des deux côtés de l'Atlantique. On a remarqué que tous les partis représentés au sein du parlement anglais se sont plu à rendre justice aux principes qui inspirent ce bill. Il avait été soigneusement élaboré et librement débattu par les délégués de toutes les provinces dont se compose la confédération. Approuvé par l'opinion publique comme une œuvre de concorde et de progrès, il est inauguré dans des conditions favorables, et la population y voit le signal d'un accroissement de prospérité morale et matérielle.

VIII

LA POLITIQUE AMÉRICAINE.

Circulaire de M. W. H. Seward, Ministre des affaires étrangères, aux agents diplomatiques et consulaires des États-Unis.

Washington, 8 février 1863.

J'appelle votre attention particulière sur les dispositions de l'acte du Congrès du 20 mai 1862, dont copie est ci-jointe, et qui a pour titre : « Acte pour assurer une résidence à tous les colons qui voudront s'établir sur le domaine public. » (*Act to insure homesteads to actual settlers on the public domain.*)

Vous remarquerez que tous les priviléges de la loi s'étendent à tout individu, chef de famille, ou ayant atteint l'âge de 21 ans, citoyen des États-Unis ou ayant déclaré l'intention de le devenir, et n'ayant commis, directement ou indirectement, aucun acte de déloyauté.

Le 6e paragraphe de la loi admet toutefois une exception, quant à l'âge requis, en faveur de tout individu ayant servi au moins 14 jours dans l'armée ou la marine des États-Unis, soit comme régulier, soit comme volontaire, pendant une guerre civile ou une guerre étrangère. Tout individu remplissant les conditions de la loi a, depuis le 1er janvier 1863, le droit d'occuper un quart de section ou moins de terre pu-

blique non attribuée, sur laquelle ledit individu aura fait enregistrer une réclamation de préemption ou qui, au moment de la demande, sera sujette à une préemption de 1 dollar 25 cents par acre, ou 80 acres au moins de terre publique non attribuée, à 2 dollars 50 cents par acre.

Le Ministère de l'Intérieur nous à fait savoir que les mesures nécessaires avaient été prises pour mettre à exécution les bienveillantes prévisions de la loi, grâce à laquelle « un établissement est assuré à tous ceux qui consentiront à coloniser le domaine public », et toutes facilités compatibles avec la loi sont à présent données à ceux qui désireraient profiter des bénéfices de ces prévisions.

Le Ministre de l'Intérieur constate, en outre, qu'au 30 septembre 1861 —, 134,218,330 acres avaient été cadastrés et se trouvaient prêts à être aliénés; que de cette date au 30 septembre 1862, on avait cadastré 3,135,067 acres de plus, ce qui donne un total de 137,353,397 acres cadastrés et prêts à être vendus ou occupés conformément aux prévisions de la loi.

Le Directeur du domaine public a constaté, de son côté, que, malgré les difficultés politiques du moment, provenant de l'attitude hostile prise contre le Gouvernement général par certains États révoltés contre l'autorité fédérale, et quoiqu'un grand nombre de nos concitoyens aient dû, par suite, être distraits des travaux agricoles pour être enrôlés sous les drapeaux, la richesse territoriale de la République s'est augmentée pendant l'année se terminant au 30 septembre 1861, au moyen des ventes publiques de terrains neufs, de 40,000 nouvelles fermes comprenant chacune 80 acres.

Quoique la loi de concession n'ait été mise en application qu'à partir du 1er janvier 1863, nous savons de source authentique que le bureau du domaine public des États-Unis a reçu de nombreuses demandes de fermes faites sous l'empire de cette loi, ce qui prouve qu'un large courant d'émigration se dirige vers les plaines fertiles séparant le Mississipi de l'Océan Pacifique.

La loi de concession et les documents officiels qui l'accompagnent montrent avec quelle facilité les colons peuvent, sous l'empire de la loi, obtenir un titre définitif, même avant l'expiration de la période de résidence fixe prescrite par les termes de ladite loi.

Les lois de préemption des États-Unis facilitent également aux colons l'occupation des terrains cadastrés ou non, situés à l'ouest du Mississipi; et lorsque l'établissement a lieu sur un territoire non cadastré, l'obtention du titre définitif est parfaitement assurée par la loi après que le terrain aura été défini par les agents du domaine. Les rapports du directeur du domaine public pour 1860, 1861 et 1862 renferment, sur le système territorial des États-Unis, un grand nombre de renseignements intéressants auxquels vous pourrez vous reporter en cas de besoin.

Le Ministre de l'Intérieur constate également que la grande région aurifère des États-Unis, sur la portion occidentale du continent, s'étend du 31° 30' de latitude nord au 49°, et du 100° de longitude à l'Océan Pacifique, embrassant des fractions du territoire du Dakota, du Nebraska, du Colorado, du Nouveau-Mexique, de l'Arizona, de l'Utah, du Nevada, de la Californie, de l'Orégon et du Washington, et couvrant une superficie d'un million de milles carrés (2,580,000 kilomètres carrés).

Cette vaste région est sillonnée par de longues chaînes de montagnes, littéralement composées de minéraux ; l'or et l'argent s'y trouvent à profusion et sont l'objet de découvertes qui se multiplient de jour en jour. On rencontre les métaux précieux en couches, dans les montagnes, et en riches lavages constituant les lits des rivières et des ruisseaux. Les mines d'argent du Nevada et du Nouveau-Mexique donnent, dès à présent, l'espoir d'une production plus considérable que celle d'aucune autre partie du monde. Les découvertes aurifères du Colorado ou de la partie occidentale de la Californie, ainsi que celles de la région remontant cette contrée jusqu'au nord

de la rivière du Saumon, dans le territoire du Washington, ont donné aux travaux des mines un stimulant sans précédent.

Avant la découverte de l'or californien, la production annuelle de ce métal dans toutes les parties du monde, ne dépassait pas une moyenne de 18 millions de dollars. La production annuelle de la Californie est actuellement estimée à 70 millions. D'après les renseignements puisés à toutes sources dignes de foi, le Directeur général du domaine public porte à 100 millions la production, pendant la présente année, de l'or provenant de la totalité de la région ci-dessus désignée.

Nous croyons que nul pays du monde civilisé ne fournit à tout homme actif, industrieux et intelligent, des occasions semblables à celles que lui offrent les États-Unis pour acquérir d'abondants moyens d'existence, ainsi qu'un établissement confortable pour lui et sa famille.

Je vous prie de donner à ces faits toute la publicité possible, dans l'étendue de votre résidence, et par la voie qui vous semblera la plus convenable et la plus avantageuse.

Signé : William H. SEWARD.

IX

ÉTATS-UNIS DE LA COLOMBIE.

Nouveau Traité de la Compagnie de Transit de Panama avec la république Colombienne (réformant le contrat du 15 avril 1850, pour la construction d'un chemin de fer d'un océan à l'autre, à travers l'isthme de Panama), passé à Bogota, le 15 août 1867.

Le Ministre des Finances et des Travaux Publics des États-Unis de la Colombie, dûment autorisé par le pouvoir exécutif, d'une part,

Et M. Georges M. Tottin, Ingénieur en chef et Agent général de la Compagnie du Chemin de fer de Panama, agissant au nom et comme fondé de pouvoirs de ladite compagnie, d'autre part :

Prenant en considération les stipulations de l'article 2 du contrat passé avec ladite compagnie, approuvé par un décret législatif du 4 juin 1850, et désireux de pourvoir à la perfection de l'entreprise, afin de la mettre à même de mieux répondre aux nécessités du commerce du monde et en même temps d'assurer un revenu certain et permanent au trésor de la République, sont convenus d'amender et de réformer le susdit contrat dans les termes suivants :

Article premier.

Le Gouvernement des États-Unis de la Colombie concède à la Compagnie du chemin de fer de Panama, l'usage et la possession, pour quatre-vingt-dix-neuf ans, du chemin de fer construit par elle et actuellement existant entre les villes de Panama et de Colon. Cette concession comprend non-seulement la route elle-même, mais encore les constructions, les magasins, les embarcadères, les docks, le télégraphe entre Colon et Panama, correspondant avec la voie, et en général toutes les dépendances et autres travaux dont la Compagnie est présentement en possession, et qui sont nécessaires à l'exploitation de l'entreprise, ainsi que ceux qu'elle pourra établir à l'avenir dans le même but.

Art. 2.

Le Gouvernement de la République s'engage, pendant la période de la concession, à ce que ce privilége exclusif concédé à la Compagnie pour l'exploitation du chemin de fer, ait force et vigueur; il s'engage, en outre, à ne point construire lui-même, ni à concéder à nulle personne ou compagnie, sous aucun prétexte, le droit de construire aucun autre chemin de fer sur l'isthme de Panama. Il est également stipulé que pendant la durée du privilége, le Gouvernement ne pourra entreprendre ni permettre d'entreprendre à qui que ce soit, sans la permission ou le consentement de ladite Compagnie, la construction ou l'ouverture d'aucun canal maritime pouvant mettre en communication les deux Océans, à travers l'isthme de Panama, jusqu'à l'Ouest d'une ligne partant du cap Tiburon sur l'Atlantique et aboutissant à la Pointe Garashine sur le Pacifique. Il est bien entendu que ce droit donné à la Compagnie d'accorder son consentement n'implique pas celui de s'opposer à l'ouverture d'un canal à travers l'isthme de Panama (excepté sur le parcours actuel du chemin de fer), mais bien celui d'exiger un prix équitable pour ce consentement à titre d'in-

demnité pour les pertes que le chemin de fer aurait à souffrir par le fait de la concurrence que lui opposerait ce canal. Si le Gouvernement Colombien considérait, d'ailleurs, la somme requise par la Compagnie comme non équitable, ladite somme serait fixée par arbitres à New-York ou à Panama; l'un de ces arbitres serait nommé par le Gouvernement et l'autre par la Compagnie; en cas de dissentiment, ces deux arbitres en nommeraient un troisième, dont la décision serait sans appel. En prenant leur décision, ils auraient à considérer les conditions dans lesquelles resterait la Compagnie; rapport en serait fait par eux, au Gouvernement; et ayant eu égard à tout, ils décideraient sans appel ce qu'ils croiraient juste et équitable. La somme, quelle qu'elle soit, à requérir définitivement appartiendrait, pour une moitié, à la Compagnie du chemin de fer, et pour l'autre moitié au Gouvernement.

Art. 3.

Par compensation et pour prix de ces concessions, la Compagnie du Chemin de fer s'engage à payer aux États-Unis de la Colombie un million de dollars en or américain ou en traites sur New-York, payables en pareilles espèces, au choix du Gouvernement, le jour même où ce contrat sera approuvé par le Congrès, et en outre, à payer, à partir de la même date, jusqu'à l'expiration du présent traité, une rente annuelle de deux cent cinquante mille dollars en or américain. Ces payements seront faits par trimestres, soit à New-York aux agents nommés à cet effet par le Gouvernement des États-Unis de la Colombie, soit, si le Gouvernement le désire, à Londres ou à Panama, le Gouvernement se réservant d'en donner avis préalable au siége de la Compagnie à New-York. Ces payements trimestriels courront à partir du jour de l'approbation de ce contrat par le congrès. Sur le revenu que la République doit retirer de ce contrat, il sera déduit annuellement. pendant vingt ans, vingt-cinq mille dollars que la Compagnie devra compter au Gouvernement de l'État de Panama.

ART. 4.

La Compagnie s'engage à prolonger le chemin de fer, sur le côté du Pacifique, jusqu'aux îles Nao, Calebra, Perico et Flamenco, ou jusqu'à tel autre endroit de la baie où il y a toujours suffisamment d'eau pour les grands navires.

ART. 5.

Pendant toute la durée de son contrat, la Compagnie aura le droit exclusif d'établir, à travers l'isthme, dans la zone fixée en l'article 2, toute route charretière allant d'un Océan à l'autre, le Gouvernement colombien s'engageant à ne pas entreprendre, ni à permettre qu'il soit entrepris, dans lesdites limites, la construction d'aucune route ni macadamisée ni planchéiée, ni d'aucun genre que ce soit pour le service des voitures entre les deux Océans, à travers l'isthme de Panama. Il est bien entendu toutefois que le droit dont il est question ici ne doit en aucune manière s'étendre jusqu'à empêcher la construction de routes d'aucune espèce dans une direction en dehors des limites précitées, ni l'achèvement, l'amélioration ou l'entretien de celles déjà existantes ou en voie de construction sur l'isthme.

ART. 6.

La Compagnie aura les droits suivants pendant toute la durée de son contrat : 1° l'établissement et la direction des ports, lieux d'embarquement et de débarquement, quais, ancrages, etc., etc., aux deux extrémités du chemin ; l'établissement des agents ayant pouvoir de veiller à l'exécution des règlements qui seront faits à cet égard dans les conditions voulues par les lois de la République : ces règlements seront préalablement soumis à l'approbation du Pouvoir-exécutif, faute de quoi ils seraient sans effet, et l'administration pourra ou les repousser ou les approuver, ou les modifier ou même les révoquer ; 2° l'usage des lieux d'embarquement ou de débarquement, quais, etc., etc., qu'elle a construits ou pourra

construire dans les ports situés aux deux bouts de sa ligne; 3° l'usage de tous les emplacements nécessaires spécialement destinés à l'emmagasinage et au libre dépôt de toutes marchandises ou objets admis en transit à travers l'isthme sur le chemin de fer construit par la Compagnie. En vertu de ces droits, la Compagnie pourra percevoir, pour l'usage de la voie de communication, moyens de transport, magasinage dans tous les établissements lui appartenant, tels péages, droits de quai, de magasinage, de charroi qu'il lui conviendra d'établir.

ART. 7.

L'article 7 établit en substance que le Gouvernement se réserve de prendre les mesures nécessaires pour empêcher la fraude ou la contrebande.

ART. 8.

La Compagnie pourra donner à la voie actuelle une direction différente de celle qu'elle suit, et telle qu'il paraîtra avantageux à l'entreprise de le faire; il est laissé à son choix de déterminer les points de départ et d'arrivée qu'elle pourra considérer comme plus avantageux et convenables pour l'entrée et l'ancrage des navires, comme aussi la fixation des ports proprement dits, des quais, docks, débarcadères, stations, entrepôts, hôtels, établissements de tout genre, sans préjudice des dispositions de l'article 4 du présent acte.

Dans les art. 9, 10 et 11, le Gouvernement des États-Unis de la Colombie confirme les concessions de terrain faites à la Compagnie par le traité du 15 avril 1850.

ART. 12.

La Compagnie aura le droit d'exproprier tout particulier pour l'exécution des art. 4 et 8.

ART. 13.

Le chemin de fer est considéré comme entreprise d'utilité publique.

Art. 14.

Cet article traite des règlements de police.

Art. 15.

Le droit de fixer ou de modifier ses tarifs est laissé à la Compagnie, sous l'obligation d'informer le Gouvernement, trente jours à l'avance, de toute modification qu'elle voudrait introduire.

Art. 16.

La Compagnie s'engage à transporter gratuitement les correspondances du pays et de l'État, mais elle pourra prendre tous arrangements pécuniaires qu'elle croira convenables pour le transport des correspondances étrangères dont le passage à travers l'isthme est déclaré libre pour toutes les nations. Le Gouvernement de la République peut prohiber la transmission par le chemin de fer de la correspondance des pays qui seraient en guerre avec lui.

Art. 17.

La Compagnie pourra importer, exempts de droits ou de taxes de toute espèce, les appareils, machines, outils, matériaux, provisions, articles fabriqués, nécessaires à la construction ou travaux d'entretien du chemin de fer, ainsi que les provisions alimentaires destinées à ses ouvriers.

Art. 18.

La Compagnie est exempte des taxes et contributions nationales ou municipales sur sa ligne, ses entrepôts, ses machines, ses travaux, objets et effets de toute description.

Art. 19.

En compensation de ces exemptions, la Compagnie s'engage à transporter gratis et sans rien réclamer au Gouvernement pour fret et autres comptes, les troupes, officiers et soldats, leurs bagages, munitions, armements, vêtements et tous ob-

jets leur appartenant, destinés au service du Gouvernement de la République ou de celui de l'État de Panama, comme aussi les employés du Gouvernement en service ou en mission et les personnes qui, avec leurs familles et leurs bagages, viendraient dans le pays à titre d'immigrants et nouveaux colons, pour le compte du Gouvernement, jusqu'à concurrence de 2,000 annuellement. Les autorités locales prendront les mesures nécessaires pour éviter que les passagers de cette nature, dont l'entrée sur le territoire Colombien serait purement accidentelle, ne fassent usage de cette concession.

ART. 20.

Les produits du pays seront transportés par le chemin de fer, pendant les vingt premières années de ce contrat, à moitié prix; passé ce temps, ils le seront à un taux n'excédant jamais les 2/3 des prix du tarif, et la Compagnie ne pourra, dans aucun temps, augmenter ses tarifs à l'égard des produits colombiens.

ART. 21.

Les voyageurs, les espèces, les marchandises, les effets de tout genre destinés au transit interocéanique par le chemin de fer, seront exempts de taxes et impôts nationaux ou municipaux de l'État, ou autres, quels qu'ils soient, tant qu'ils demeureront dans les magasins et lieux de dépôt de la Compagnie ou entre ses mains. De même les navires entrant dans les ports des deux extrémités de la ligne, comme aussi leurs officiers, équipages et agents, seront exempts des droits de tonnage ou de toute autre taxe et contribution, en raison des services qu'ils rendent à la Compagnie.

ART. 22.

Les voyageurs passant d'une mer à l'autre par le chemin de fer n'auront pas besoin pour cela de passe-ports, hormis dans le cas d'une guerre étrangère ou d'un soulèvement intérieur,

si le Gouvernement l'exige pour la sécurité du pays ou la conservation de l'ordre public. Les individus qui auraient été expulsés du territoire de la République, et tous autres auxquels la loi interdit l'entrée dans le pays, ne pourront passer par le chemin de fer.

Les Art. 23, 24, 25, 26 et 27 sont purement administratifs.

Art. 28.

Le présent contrat ne peut être cédé ni transféré à aucun Gouvernement étranger sous peine de nullité, etc.

Les Art. 29, 30, 31, 32, 33, et 34 sont administratifs.

Art. 35.

A l'expiration du contrat, et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement de la Colombie sera substitué à la Compagnie dans tous ses droits et prendra immédiatement possession de la route ainsi que de tous les objets et lieux d'exploitation, qui devront être laissés en bon état, par la Compagnie, etc., etc.

Art. 36.

Le présent acte énonce toutes les concessions et priviléges que la Compagnie du chemin de fer de Panama a acquis pour l'avenir ; il est, en conséquence, déclaré du consentement exprès des parties qu'à aucune époque la Compagnie ne pourra réclamer des droits ou priviléges qui ne seraient pas clairement exprimés ici, à moins qu'ils ne lui soient concédés par la suite.

Art. 37.

Le contrat du 15 avril 1850, approuvé par la législature, etc., est remplacé par le présent qui, rédigé en trente-sept articles, sera soumis à l'approbation du Pouvoir Exécutif de la République et présenté ensuite au Congrès pour y recevoir la sanction voulue avant de prendre force de loi et recevoir son exécution.

En foi de quoi le présent a été passé en duplicata, scellé du sceau officiel de chacune des parties et signé, après lecture et collation, à Bogota, le 5 juillet 1867.

Le Secrétaire des Finances, etc.
Signé : JORGE GUTIERREZ DE LARA,

(Suit la sanction du Sénat et celle de la Chambre des Représentants.)

Donné à Bogota le 15 août 1867.
Le Président du Sénat :
Signé : PEDRO CORTEZ HOLGUIN,

Le Président de la chambre des Représentants,
Signé : M. PLASA AZUERO,

Le Secrétaire du Sénat,
Signé : ENRIQUE CORTES,

Le Secrétaire de la Chambre des Représentants.
Signé : FRANCISCO A. VELA.

Publié pour l'exécution,
à Bogota, le 16 août 1867.
(L. S.) *Signé* : SANTOS ACOSTA.

Le Secrétaire des Finances et des Travaux Publics,
Signé : JORGE GUTIERREZ DE LARA.

Plus bas est écrit :
Ministère des Finances et des Travaux publics.
Bogota, le 16 août 1867.

Pour copie conforme :
Le Secrétaire des Finances et des Travaux publics.
Signé : JORGE GUTIERREZ DE LARA.

Traité d'amitié, de commerce et de navigation conclu à Bogota, le 15 mai 1856, entre la France et la Nouvelle-Grenade. (Ech. des ratif., à Bogota, le 24 juillet 1857.)

De nombreuses relations de commerce étant établies, depuis longtemps, entre l'Empire Français et la République de la Nouvelle-Grenade, il a été jugé utile d'en régulariser l'existence et d'en favoriser le développement au moyen d'un Traité d'amitié, de commerce et de navigation. Dans ce but, ont conféré leurs pleins-pouvoirs, savoir :

S. M. l'Empereur des Français, à M. le baron *Céléan Goury du Roslan*, Commandeur de l'Ordre Impérial de la Légion d'Honneur, Grand-Croix de l'Ordre Pontifical de Saint-Grégoire-le-Grand, etc., etc., etc. ;

Le Vice-Président de la Nouvelle-Grenade, chargé du Pouvoir Exécutif, à M. *Lino de Pombo*, Secrétaire d'État au département des relations extérieures ;

Lesquels, après les avoir échangés, les ayant trouvés en bonne forme, sont convenus des articles suivants :

ARTICLE PREMIER.

Il y aura paix constante et amitié sincère et perpétuelle, entre S. M. l'Empereur des Français, ses héritiers et successeurs, d'une part, et la République de la Nouvelle-Grenade, d'autre part, et entre les sujets et citoyens de l'un et de l'autre État, sans distinction de personnes et de lieux.

ART. 2.

Les Français dans la Nouvelle-Grenade, et les Grenadins en France, auront réciproquement la même liberté et sécurité que les nationaux pour entrer, avec leurs navires et chargements, dans tous les lieux, ports et rivières qui sont ou seront ouverts au commerce étranger. Ils seront, pour le commerce d'échelle comme pour le cabotage, respectivement

traités comme les sujets et citoyens de la nation la plus favorisée.

ART. 3.

Les sujets et citoyens de chacune des deux Parties Contractantes pourront librement, sur les territoires respectifs, voyager, séjourner, commercer tant en gros qu'en détail, louer et occuper les maisons, magasins et boutiques dont ils auront besoin, effectuer des transports de marchandises et d'argent, et recevoir des consignations tant de l'intérieur que des pays étrangers, sans que, pour toutes ou quelques-unes de ces opérations, lesdits sujets ou citoyens soient soumis à d'autres obligations que celles qui pèsent sur les nationaux.

Dans tous leurs achats et ventes, ils seront libres de fixer et d'établir le prix des effets, marchandises ou autres objets, tant importés que nationaux, qu'ils les vendent à l'intérieur ou qu'ils les destinent à l'exportation, sauf à se conformer expressément aux lois et aux règlements du pays.

Ils jouiront de la même liberté pour faire leurs affaires eux-mêmes, présenter en douane leurs propres déclarations, ou se faire suppléer par qui bon leur semblera, fondés de pouvoirs, facteurs, agents, consignataires ou interprètes, soit dans l'achat ou la vente de leurs biens, effets ou marchandises, soit dans le chargement, le déchargement ou l'expédition de leurs navires. Ils auront également le droit de remplir toutes les fonctions qui leur seront confiées par leurs compatriotes, par des étrangers ou par des nationaux, en qualité de fondés de pouvoirs, facteurs, agents, consignataires, ou interprètes; et, dans aucun cas, ils ne seront assujettis à des charges, taxes ou impôts autres que ceux auxquels sont soumis les nationaux ou les citoyens ou sujets de la nation la plus favorisée.

ART. 4.

Les sujets et citoyens de l'une ou de l'autre Partie Contractante jouiront, dans les deux États, de la plus complète et

constante protection pour leurs personnes et leurs propriétés. Ils auront, en conséquence, un libre et facile accès auprès des tribunaux de justice pour la poursuite et la défense de leurs droits, en toute instance et à tous les degrés de juridiction établis par les lois. Il seront libres d'employer, en toutes circonstances, les avocats, avoués ou agents de toute classe qu'ils jugeraient à propos de faire agir en leur nom. Enfin, ils jouiront, sous ce rapport, des mêmes droits et priviléges que ceux qui seront accordés aux nationaux, et seront soumis aux mêmes conditions imposées à ces derniers.

ART. 5.

Les Français dans la Nouvelle-Grenade, et les Grenadins en France, seront exempts de tout service personnel, soit dans les armées de terre ou de mer, soit dans les gardes ou milices nationales, ainsi que de toute contribution de guerre, emprunts forcés, réquisitions ou services militaires, quels qu'ils soient. Dans tous les autres cas, ils ne pourront être assujettis, pour leurs propriétés mobilières ou immobilières, à d'autres charges, exactions et impôts que ceux auxquels seraient soumis les nationaux eux-mêmes, ou les citoyens et sujets de la nation la plus favorisée, sans exception : bien entendu que celui qui réclamera l'application de la dernière partie de cet article sera libre de choisir celui des deux traitements qui lui paraîtra le plus avantageux.

ART. 6.

Les sujets et citoyens de l'un et de l'autre État ne pourron être respectivement soumis à aucun embargo, ni être retenus avec leurs navires, cargaisons, marchandises et effets, pour une expédition militaire quelconque, ni pour quelque usage public que ce soit, sans une indemnité convenue et fixée préalablement par les parties intéressées, et suffisante pour cet usage et pour les torts, pertes, retards et dommages occasionnés par le service auquel ils auraient été soumis ou qui pourraient en provenir.

Art. 7.

Les Français dans la Nouvelle-Grenade, et les Grenadins en France, jouiront de la liberté de conscience la plus entière et la plus illimitée; ils pourront exercer leur religion en public ou en particulier dans les temples et chapelles où se célèbrent les fonctions religieuses, ou dans l'intérieur de leurs maisons, conformément au système de tolérance établi dans les deux pays; ils auront aussi la liberté d'enterrer leurs morts dans les cimetières de leur communion religieuse, ou dans ceux qu'ils désigneraient ou établiraient avec l'assentiment des autorités locales. Les sépultures ne pourront être bouleversées, et les cérémonies religieuses d'inhumation et d'exhumation interrompues en aucune façon et sous aucun prétexte.

Art. 8.

Les sujets et citoyens de chacune des Parties Contractantes auront le droit de posséder, sur les territoires respectifs, des biens immeubles et de disposer, comme il leur conviendra, par vente, donation, échange, testament, ou de toute autre manière, desdits immeubles et de tous les autres biens qu'ils posséderaient. De même, les sujets ou citoyens des deux États qui seraient héritiers par testament ou *ab intestat* de biens situés sur les territoires respectifs, pourront succéder sans empêchement auxdits biens, et en disposer selon leur volonté, sans payer de droits de succession plus élevés ou de nature différente de ceux que devraient acquitter les nationaux du pays où les biens se trouveront situés.

Art. 9.

Si (ce qu'à Dieu ne plaise!), par quelque circonstance qu'il n'est pas donné de prévoir, la paix entre les deux Parties Contractantes venait à être rompue, il sera accordé, de part et d'autre, un terme qui ne sera pas de moins de six mois aux commerçants qui se trouveront sur les côtes, et d'un an à ceux qui seront établis dans l'intérieur du pays, pour régler

leurs affaires, disposer de leurs propriétés et les transporter où ils jugeront à propos; en outre, un sauf-conduit leur sera accordé pour s'embarquer dans tel port qu'ils désigneront de leur plein gré, à moins qu'il ne soit occupé ou assiégé par l'ennemi, et que leur propre sécurité ou celle de l'État ne s'oppose à leur départ par ce port, auquel cas il s'effectuera comme et par où il sera possible. Tous les autres sujets ou citoyens ayant un établissement fixe et permanent dans les États respectifs, pour l'exercice de quelque profession ou industrie que ce soit, pourront conserver leur établissement et continuer leur profession ou leur industrie sans être inquiétés en aucune manière, et la possession pleine et entière de leur liberté et de leurs biens leur sera laissée, tant qu'il ne sera fait par eux aucune offense aux lois du pays.

Art. 10.

Dans aucun cas de guerre ou de collision entre les deux Nations, les propriétés ou biens, de quelque nature qu'ils soient, des sujets ou citoyens respectifs ne seront assujettis à aucune saisie ou séquestre, ni à d'autres charges ou impositions que celles exigées des nationaux. De même, dans cette hypothèse, les deniers dus par des particuliers, non plus que les fonds publics, ni les actions de banques ou compagnies, ne pourront jamais être saisis, séquestrés ou confisqués au préjudice des sujets et citoyens respectifs.

Art. 11.

En aucun cas, les droits d'importation imposés en France sur les produits, quels qu'ils soient, du sol ou de l'industrie de la Nouvelle-Grenade, et réciproquement, ne pourront être autres ou plus élevés que ceux auxquels sont et seront soumis les mêmes produits de la nation la plus favorisée. Le même principe sera observé pour l'exportation. Aucune prohibition ou restriction à l'importation ou à l'exportation de quelque article que ce soit n'aura lieu dans le commerce réciproque des deux pays, qu'elle ne soit également étendue à toutes les

autres nations, et les formalités qui pourraient être requises pour justifier de l'origine et de la provenance des marchandises respectivement importées dans l'un des deux États seront également communes à toutes les autres nations. En résumé, le commerce français dans la Nouvelle-Grenade, et le commerce grenadin en France, seront traités, dans tous les cas et sous tous les rapports, comme celui de la nation la plus favorisée.

ART. 12.

Tous les produits du sol et de l'industrie de l'un des deux pays, dont l'exportation n'est point expressément prohibée, payeront dans les ports de l'autre les mêmes droits d'importation, qu'ils soient chargés sur navires français ou grenadins. De même, les produits exportés acquitteront les mêmes droits et jouiront des mêmes franchises, allocations et restitutions de droits qui sont ou pourraient être réservés aux exportations faites sur bâtiments nationaux.

ART. 13.

Les navires français arrivant dans les ports de la Nouvelle-Grenade ou en sortant, et les navires grenadins à leur entrée ou à leur sortie des ports de France, ne seront assujettis ni à d'autres, ni à de plus forts droits de tonnage, de phares, de ports, de pilotage, de quarantaine ou d'autres affectant le corps du bâtiment que ceux auxquels sont ou seront assujettis les navires nationaux.

ART. 14.

Les batiments français dans la Nouvelle-Grenade, et les bâtiments grenadins en France, pourront décharger une partie de leur cargaison dans le port de prime-abord, et se rendre ensuite avec le reste de cette cargaison, dans d'autres ports du même État, soit pour y achever de débarquer leur chargement, soit pour y compléter celui de retour, en ne payant, dans chaque port, d'autres ou de plus forts droits que ceux

que payent les bâtiments nationaux dans des circonstances analogues.

ART. 15.

Lorsque des bâtiments appartenant à des sujets ou citoyens de l'une des deux Parties Contractantes feront naufrage ou échoueront sur les côtes de l'autre, ou lorsque, par suite de relâche forcée ou d'avarie constatée, ils entreront dans les ports ou toucheront sur les côtes de l'autre, ils ne seront assujettis à aucuns droits de navigation, quelle que soit la dénomination sous laquelle ils soient établis, sauf les droits de pilotage et autres représentant le salaire de services rendus par des industries privées, pourvu que ces bâtiments ne déchargent pas de marchandises destinées à la consommation et ne prennent pas de chargement pour l'exportation. Cependant, il leur sera permis de déposer à terre et de mettre en magasin tout ou partie de leur chargement, pour éviter que les marchandises ne dépérissent, sans qu'on puisse exiger d'eux d'autres droits que ceux relatifs au loyer des magasins et chantiers publics qui seraient nécessaires pour déposer les marchandises et pour réparer les avaries du bâtiment.

ART. 16.

Seront considérés comme français dans la Nouvelle-Grenade, et comme grenadins en France, tous les navires qui navigueront sous les pavillons respectifs et qui seront porteurs de la patente et autres documents exigés par la législation des deux États pour justifier de la nationalité des bâtiments de commerce.

ART. 17.

Les navires, marchandises et effets appartenant aux sujets et citoyens respectifs qui auraient été pris par des pirates dans les limites de la juridiction de l'une des deux Parties Contractantes ou en haute mer, et qui seraient conduits ou

trouvés dans les ports, rivières, rades, baies de la domination de l'autre, seront remis à leurs propriétaires, en payant, s'il y a lieu, les frais de reprise qui seront déterminés par les tribunaux compétents, lorsque le droit de propriété aura été prouvé devant ces tribunaux : il est bien entendu que la revendication devra en être faite dans le délai d'un an par la partie intéressée, par ses fondés de pouvoirs ou par les agents des Gouvernements respectifs.

ART. 18.

Les bâtiments de guerre de l'une des deux Puissances pourront entrer, séjourner et se radouber dans ceux des ports de l'autre Puissance dont l'accès est accordé à la nation la plus favorisée ; ils y seront soumis aux mêmes règles et y jouiront des mêmes avantages.

ART. 19.

S'il arrive que l'une des deux Parties Contractantes soit en guerre avec une Puissance tierce, l'autre Partie ne pourra, en aucun cas, autoriser ses nationaux à prendre ni accepter des commissions ou lettres de marque pour agir hostilement contre la première, ou pour inquiéter le commerce et les propriétés de ses sujets ou citoyens.

ART. 20.

Les deux Parties Contractantes adoptent, dans leurs relations mutuelles, le principe que « le pavillon couvre la marchandise ». Conséquemment, si l'une des deux Parties reste neutre quand l'autre est en guerre avec une autre Puissance, les marchandises couvertes du pavillon neutre seront aussi réputées neutres, même quand elles appartiendraient aux ennemis de l'autre Partie Contractante. Il est également convenu que la liberté du pavillon assure aussi celle des personnes, et que les individus appartenant à une Puissance ennemie, qui seraient trouvés à bord d'un bâtiment neutre, ne pourront pas être faits prisonniers, à moins qu'ils ne soient militaires

et pour le moment engagés au service de l'ennemi. En conséquence du même principe sur l'assimilation du pavillon et de la marchandise, la propriété neutre trouvée à bord d'un bâtiment ennemi sera considérée comme ennemie, à moins qu'elle n'ait été embarquée sur ce navire avant la déclaration de guerre, ou avant qu'on en ait connaissance dans le port d'où le navire est parti. Les deux Parties Contractantes n'appliqueront ce principe, en ce qui concerne les autres Puissances, qu'à celles qui les reconnaîtront également.

ART. 21.

Dans le cas où l'une des deux Parties Contractantes serait en guerre avec une autre Puissance, et où ses bâtiments auraient à exercer en mer le droit de visite, il est convenu que, s'ils rencontrent un navire appartenant à l'autre Partie demeurée neutre, ils enverront, dans un canot, deux vérificateurs chargés de procéder à l'examen des papiers relatifs à sa nationalité et à son chargement. Les commandants seront responsables, dans leurs personnes et leurs biens, de toute vexation, insulte ou acte de violence qui se commettraient en cette occasion. La visite ne sera permise qu'à bord des bâtiments qui navigueraient sans convoi. Quant à ceux qui seront convoyés, il suffira que le commandant du convoi déclare, verbalement et sur parole d'honneur, que les navires placés sous sa protection et sous son escorte appartiennent à l'État dont il arbore le pavillon, et qu'il déclare, lorsque ces navires auront pour destination un port ennemi, qu'ils ne portent pas de contrebande de guerre.

ART. 22.

Dans le cas où l'un des deux pays serait en guerre avec quelque autre puissance, nation ou État, les sujets et citoyens de l'autre pays pourront continuer leur commerce et navigation avec ces mêmes États, excepté avec les villes ou ports qui seraient réellement bloqués ou assiégés. Cependant, il est bien entendu que cette liberté de commercer et de naviguer

ne s'étendra pas aux articles réputés contrebande de guerre, tels que bouches et armes à feu, armes blanches, projectiles, poudre, salpêtre, objets d'équipement militaire, et tous instruments quelconques fabriqués à l'usage de la guerre.

Dans aucun cas, un bâtiment de commerce appartenant à des sujets ou citoyens de l'un des deux pays, qui se trouvera expédié pour un port bloqué par les forces de l'autre, ne pourra être saisi, capturé et condamné si, au préalable, il ne lui a été fait une notification ou signification de l'existence du blocus, par quelque bâtiment faisant partie de l'escadre ou division de ce blocus. Et, pour qu'on ne puisse arguer de l'ignorance des faits, et que le navire qui aura été dûment averti soit dans le cas d'être capturé, s'il vient à se présenter devant le même port pendant la durée du blocus, le commandant du navire de guerre qui le rencontrera d'abord devra inscrire, sur les papiers de ce navire, le jour, le lieu et la hauteur où il l'aura visité et lui aura fait la notification précitée avec les formalités qu'elle exige.

Art. 23.

Il pourra être établi des consuls de chacun des deux pays dans l'autre pour la protection du commerce; mais ces agents n'entreront en fonctions et ne jouiront des droits, priviléges et immunités qui leur reviendront, qu'après en avoir obtenu l'autorisation du Gouvernement territorial. Celui-ci conservera, d'ailleurs, le droit de déterminer les résidences où il lui conviendra d'admettre les consuls; bien entendu que, sous ce rapport, les deux Gouvernements ne s'opposeront respectivement aucune restriction qui ne soit commune dans leur pays à toutes les nations.

Art. 24.

Les deux Parties Contractantes s'engagent à négocier, aussitôt qu'il sera possible, une Convention consulaire qui fixe, d'une manière claire, définitive et réciproque, les droits, priviléges et immunités dont les consuls respectifs, leurs chan-

celiers ou secrétaires, jouiront dans les pays respectifs, ainsi que les fonctions qu'ils auront à remplir et les obligations auxquelles ils seront soumis. En attendant, les consuls et vice-consuls français dans la Nouvelle-Grenade, et les consuls et vice-consuls grenadins en France, seront respectivement traités et considérés comme ceux de la nation la plus favorisée.

ART. 25.

La République de la Nouvelle-Grenade jouira, dans toutes les possessions et colonies françaises, des mêmes droits, priviléges, et de la même liberté de commerce et de navigation dont jouit actuellement ou jouira la nation la plus favorisée, et, réciproquement, les habitants des possessions et colonies françaises jouiront, dans toute leur extension, des mêmes droits et priviléges et de la même liberté de commerce et de navigation qui, par ce Traité, sont accordés dans la Nouvelle-Grenade aux Français, à leur commerce et à leur navigation.

ART. 26.

Il est formellement convenu entre les deux Parties Contractantes qu'indépendamment des stipulations qui précèdent, les agents diplomatiques, les sujets de toute classe, les navires et marchandises de l'un des deux États, jouiront de plein droit, dans l'autre, des franchises, priviléges et immunités quelconques consentis en faveur de la nation la plus favorisée, et ce, gratuitement, si la concession est gratuite, et avec la même compensation, si la concession est conditionnelle.

ART. 27.

Le présent Traité sera en vigueur pendant dix ans, à compter du jour de l'échange des ratifications; mais si, un an avant l'expiration de ce terme, ni l'une ni l'autre des deux Parties Contractantes n'annonce, par une déclaration officielle, son intention de le faire cesser ou de le réformer, il continuera à être obligatoire pour les deux Parties pour cinq ans de plus, et ainsi de suite de cinq en cinq années, tant que la

notification officielle dont il est parlé plus haut n'aura pas été faite au moins douze mois à l'avance.

Dans le cas où l'une des deux Parties Contractantes jugerait que quelques-unes des stipulations du présent Traité auraient été enfreintes à son préjudice, elle devra d'abord présenter à l'autre Partie, avec la demande en réparation, un exposé des faits accompagné de documents et preuves nécessaires pour démontrer la légitimité de la plainte, et elle ne pourra, d'aucune manière, autoriser des représailles ni déclarer la guerre qu'autant que la réparation demandée par elle aurait été refusée ou mal accueillie.

ART. 28.

Le présent Traité d'amitié, de commerce et de navigation, en 28 articles, sera ratifié par S. M. l'Empereur des Français et par le Président ou par la personne chargée du Pouvoir Exécutif dans la Nouvelle-Grenade, avec l'approbation du Congrès, et les ratifications en seront échangées à Bogota, dans un délai de dix-huit mois, ou plus tôt si faire se peut. Durant ledit délai, et en attendant que l'échange des ratifications puisse s'effectuer, le Traité du 28 octobre 1844 continuera à avoir force et vigueur.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ont signé ledit Traité, et y ont apposé leurs cachets particuliers, à Bogota, le 15 mai de l'an du Seigneur 1856.

Baron GOURY DU ROSLAN. LINO DE POMBO.

Acte additionnel, du 27 janvier 1857, au Traité d'amitié, de commerce et de navigation entre Sa Majesté l'Empereur des Français et la République de la Nouvelle-Grenade, conclu le 15 mai 1856.

Les soussignés, Plénipotentiaires de S. M. l'Empereur des Français et de la République de la Nouvelle-Grenade, signa-

taires du Traité d'amitié, de commerce et de navigation, conclu le 15 mai 1856, reconnaissant la nécessité et la convenance d'éclaircir le sens et la portée de quelques-unes des stipulations contenues dans ledit Traité, tandis que l'échange des ratifications est encore suspendu, et afin d'écarter pour l'avenir tout motif de doute et de controverse sur cet objet :

En vertu des pleins-pouvoirs dont ils sont investis, sont convenus des deux articles suivants :

ARTICLE PREMIER.

Dans la réciprocité de droits, franchises et allocations, touchant l'importation et l'exportation de produits nationaux, établie, en faveur des pavillons de l'un et de l'autre pays, par l'article 12 du Traité du 15 mai 1856, n'est point compris ce qui est relatif aux avantages et encouragements particuliers dont pourrait être l'objet la pêche nationale dans l'un ou l'autre des deux pays.

ART. 2.

Il est stipulé que la liberté de commerce et de navigation dans toutes les possessions et colonies françaises, sur le pied de la nation la plus favorisée, accordée à la Nouvelle-Grenade par l'article 25 du même Traité, est et doit être entendu comme compensation des concessions faites par la Nouvelle-Grenade à la France, en matière de commerce et de navigation, et spécialement de celle de l'article 2, relative au commerce de cabotage.

Ces deux articles additionnels au Traité susmentionné du 15 mai 1856 seront compris dans les actes de ratification dudit Traité, et auront la même force et valeur que s'ils y avaient été insérés mot pour mot.

En foi de quoi, les deux Plénipotentiaires ont signé et scellé de leur sceau particulier le présent acte, fait en double original, à Bogota, le 27 janvier de l'an 1857.

Baron GOURY DU ROSLAN. LINO DE POMBO.

X

AMÉRIQUE CENTRALE.

Nicaragua.

Traité d'Amitié, de Commerce et de Navigation conclu à Washington, le 11 avril 1859, entre la France et la République de Nicaragua. (Ech. des ratif., à Paris, le 10 janvier 1860.)

S. M. l'Empereur des Français et la République de Nicaragua, désireux de maintenir et de fortifier les relations de bonne amitié qui existent heureusement entre eux, et de favoriser les relations commerciales entre leurs sujets et citoyens respectifs, ont jugé convenable de conclure un Traité d'amitié, de commerce et de navigation, et, à cet effet, ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, à savoir :

S. M. l'Empereur des Français, M. le comte *de Sartiges*, Grand Officier de l'Ordre Impérial de la Légion d'Honneur, etc., etc., etc., son Envoyé Extraordinaire à Washington ;

Et son Exc. le Président de la République du Nicaragua, M. le général *Maximo Gerez*, son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire à Washington ;

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins-pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

ARTICLE PREMIER.

Il y aura paix constante et amitié perpétuelle et sincère entre S. M. l'Empereur des Français, ses héritiers et successeurs, d'une part, et la République de Nicaragua, d'autre part, et les sujets et citoyens des deux États, sans exception ni de personnes ni de lieux.

ART. 2.

Il y aura entre tous les territoires des États de S. M. l'Empereur des Français, en Europe, et ceux de la République de Nicaragua, une liberté réciproque de commerce. Les sujets et citoyens des deux États pourront entrer en toute liberté, avec leurs navires et cargaisons, dans tous les lieux, ports et rivières des deux États qui sont ou seront dans l'avenir ouverts au commerce étranger.

Ils pourront y faire le commerce d'échelle pour y décharger, en tout ou en partie, les cargaisons par eux apportées de l'étranger, et pour former successivement leurs cargaisons de retour; mais ils n'auront pas la faculté d'y décharger les marchandises qu'ils auraient reçues dans un autre port du même État, ou, autrement, de faire le cabotage, qui demeure exclusivement réservé aux nationaux.

Ils pourront, sur les territoires respectifs, voyager ou séjourner, commercer tant en gros qu'en détail, comme les nationaux; louer et occuper les maisons, magasins et boutiques qui leur seront nécessaires; effectuer des transports de marchandises et d'argent, et recevoir des consignations; être admis comme caution aux douanes, quand il y aura plus d'un an qu'ils seront établis sur les lieux et que les biens fonciers qu'ils y posséderont présenteront une garantie suffisante. Ils seront entièrement libres de faire leurs affaires eux-mêmes ou de se faire suppléer par qui bon leur semblera, facteur, agent, consignataire ou interprète, sans avoir, comme étrangers, à payer aucun surcroît de salaire ou rétribution.

Ils seront également libres, dans tous leurs achats comme

dans toutes leurs ventes, de fixer le prix des effets, marchandises et objets quelconques tant importés que destinés à l'exportation, sauf à se conformer aux lois et règlements du pays.

ART. 3.

S. M. l'Empereur des Français s'oblige, en outre, à ce que les citoyens de Nicaragua jouissent de la même liberté de commerce et de navigation stipulée dans l'article précédent, dans les domaines de S. M. situés hors d'Europe, qui sont ou seront dans l'avenir ouverts au commerce et à la navigation de la nation la plus favorisée ; et, réciproquement, les droits établis par le présent Traité en faveur des Français seront communs aux habitants des colonies françaises.

ART. 4.

Les sujets et citoyens respectifs jouiront, dans les deux États, d'une constante et complète protection pour leurs personnes et leurs propriétés ; ils auront un libre et facile accès auprès des tribunaux de justice pour la poursuite et la défense de leurs droits, et ce, aux mêmes conditions qui seront en usage pour les citoyens du pays dans lequel ils résideront.

Ils seront maîtres à cet effet d'employer, dans toutes les circonstances, les avocats, avoués et agents de toute classe qu'ils jugeront à propos ; enfin ils auront la faculté d'être présents aux décisions et sentences des tribunaux dans les causes qui les intéresseront, comme aussi à toutes les enquêtes et dépositions de témoins qui pourront avoir lieu à l'occasion des jugements, toutes les fois que les lois des pays respectifs permettront la publicité de ces actes.

Ils seront d'ailleurs exempts de tout service personnel, soit dans les armées de terre ou de mer, soit dans les gardes ou milices nationales, ainsi que de toutes les contributions de guerre, emprunts forcés, réquisitions militaires, et, dans tous les autres cas, ils ne pourront être assujettis, pour leurs propriétés, soit mobilières soit immobilières, ni à aucun autre

titre quelconque, à d'autres charges ordinaires ou extraordinaires que celles payées par les nationaux eux-mêmes.

Les sujets et citoyens des deux Pays auront le droit de se transporter en tous lieux sur les territoires de l'un et de l'autre Pays, et jouiront, en toute circonstance, de la même sécurité que les sujets et citoyens du pays dans lequel ils résident, à la condition par eux d'observer dûment les lois et ordonnances.

ART. 5.

Les Français catholiques jouiront dans la République de Nicaragua, sous le rapport de la religion et du culte, de toutes les libertés, garanties et protection dont les nationaux y jouissent; et les citoyens du Nicaragua catholiques jouiront également en France des mêmes libertés, garanties et protection que les nationaux.

Les Français professant un autre culte, qui se trouveraient dans la République de Nicaragua, jouiront également de la plus parfaite et entière liberté de conscience, sans pouvoir être inquiétés, molestés ou tourmentés pour cause de religion. Ils ne pourront pas non plus être inquiétés, molestés ou tourmentés, dans l'exercice de leur religion, dans des maisons particulières, dans des chapelles, ou dans des places destinées à leur culte, pourvu qu'en agissant ainsi ils observent la bienséance due au culte divin et le respect dû aux lois du Pays. La liberté leur sera aussi accordée d'ensevelir ceux des leurs qui viendraient à décéder sur les territoires de la République de Nicaragua dans des places convenables, appropriées et choisies par eux-mêmes à cet effet, à la connaissance des autorités locales, sans que leurs funérailles ou sépultures puissent être troublées d'aucune manière ni sous aucun prétexte.

De la même manière, les citoyens du Nicaragua appartenant à une autre religion que la religion catholique jouiront des mêmes droits dans les territoires des États de S. M. l'Empereur des Français.

Art. 6.

Les sujets et les citoyens des deux Pays seront libres de disposer comme il leur conviendra, par vente, donation, échange, testament, ou de quelque autre manière que ce soit, de tous les biens qu'ils posséderaient sur les territoires respectifs. De même, les sujets ou citoyens de l'un des deux États qui seraient héritiers de biens situés dans l'autre pourront succéder, sans empêchement, à ceux desdits biens qui leur seraient dévolus *ab intestat;* et les héritiers ou légataires ne seront pas tenus à acquitter des droits de succession autres ou plus élevés que ceux qui seraient supportés dans des cas semblables par les nationaux eux-mêmes.

Art. 7.

Les sujets et citoyens de l'un et l'autre État ne pourront être respectivement soumis à aucun embargo, ni être retenus avec leurs navires, équipages et cargaisons et effets de commerce pour une expédition militaire quelconque, ni pour quelque usage public ou particulier que ce soit, sans qu'il soit immédiatement accordé aux intéressés une indemnité suffisante pour cet usage, et pour les torts et les dommages qui, n'étant pas purement fortuits, naîtront du service auquel ils seront obligés.

Art. 8.

Si (ce qu'à Dieu ne plaise!) la paix entre les deux Hautes Parties Contractantes venait à être rompue, il sera accordé, de part et d'autre, un délai de six mois aux commerçants qui se trouveront sur les côtes, et d'une année entière à ceux qui se trouveront dans l'intérieur du pays, pour régler leurs affaires et pour disposer de leurs propriétés, et, en outre, un sauf-conduit leur sera délivré pour s'embarquer dans tel port qu'ils désigneront de leur propre gré.

Tous les autres sujets et citoyens ayant un établissement fixe et permanent dans les États respectifs, pour l'exercice de quelque profession ou occupation particulière, pourront con-

server leur établissement et continuer leur profession sans être inquiétés en aucune manière, et ceux-ci, aussi bien que les négociants, conserveront la pleine possession de leur liberté et de leurs biens, tant qu'ils ne commettront aucune offense contre les lois du pays. Enfin, leurs propriétés ou biens, de quelque nature qu'ils puissent être, comme aussi les deniers dus par les particuliers ou par l'État, et les actions de banque ou de compagnies, ne seront assujettis à d'autres embargos, séquestres, ni à aucune réclamation, que ceux qui pourraient avoir lieu à l'égard des mêmes effets ou propriétés appartenant à des nationaux.

Art. 9.

Le commerce français dans le Nicaragua, et le commerce nicaraguaien en France, seront traités, sous le rapport des droits de douane, tant à l'importation qu'à l'exportation, comme celui de la nation la plus favorisée. Dans aucun cas, les droits d'importation imposés en France sur les produits du sol ou de l'industrie du Nicaragua, et dans le Nicaragua, sur les produits du sol ou de l'industrie de la France, ne pourront être autres ou plus élevés que ceux auxquels sont ou seront soumis les mêmes produits importés par la nation la plus favorisée.

Aucune prohibition d'importation ou d'exportation n'aura lieu dans le commerce réciproque des deux pays, qu'elle ne soit également étendue à toutes les autres nations. Les formalités qui pourraient être requises pour justifier de l'origine et de la provenance des marchandises respectivement importées dans l'un des deux États seront également communes à toutes les autres nations.

Art. 10.

Les produits du sol et de l'industrie de l'un des deux pays payeront, dans les ports de l'autre, les mêmes droits d'importation, qu'ils soient chargés sur navires français ou nicaraguaiens. De même, les produits exportés acquitteront les

mêmes droits et jouiront des mêmes franchises, allocations et restitutions qui sont ou seront réservées aux exportations faites sur bâtiments nationaux. Toutefois, il est fait exception à ce qui précède en ce qui concerne les avantages et encouragements particuliers dont la pêche nationale est ou pourra être l'objet dans l'un ou l'autre pays.

ART. 11.

Les navires français arrivant dans les ports de Nicaragua ou en sortant, et les navires nicaraguaiens à leur entrée en France ou à leur sortie, ne seront assujettis à d'autres ni de plus forts droits de tonnage, de phare, de port, de pilotage, de quarantaine ou autres affectant le corps du bâtiment, que ceux auxquels sont ou seront respectivement assujettis les navires nationaux dans les deux pays. Les droits de tonnage et autres qui se prélèvent en raison de la capacité des navires seront d'ailleurs perçus en France, pour les navires nicaraguaiens, d'après le registre nicaraguaien du navire, et, pour les navires français dans le Nicaragua, d'après le passeport ou congé français du navire.

ART. 12.

Les navires respectifs qui relâcheront dans les ports ou sur les côtes de l'un ou de l'autre État ne seront assujettis à aucun droit de navigation, sous quelque dénomination que ces droits soient respectivement établis, sauf les droits de pilotage, phare et autres de même nature, représentant le salaire de services rendus par des industries privées, pourvu que ces navires n'effectuent aucun chargement ni déchargement de marchandises.

Toutes les fois que les citoyens des deux Hautes Parties Contractantes seront forcés de chercher un refuge ou un asile dans les rivières, baies, ports ou territoires de l'autre, avec leurs navires tant de guerre que marchands, publics ou particuliers, par l'effet du mauvais temps ou de la poursuite des pirates ou des ennemis, il leur sera donné toute protection,

pour qu'ils puissent réparer leurs navires, se procurer des vivres, et se mettre en état de continuer leur voyage sans aucun empêchement; et même, dans le cas où, à raison de relâche forcée, les navires respectifs seraient obligés de déposer à terre les marchandises composant leurs chargements, ou de les transborder sur d'autres navires pour éviter qu'elles ne dépérissent, il ne sera exigé d'eux d'autres droits que ceux relatifs au loyer des magasins, cours et chantiers qui seraient nécessaires pour déposer les marchandises et pour réparer les avaries des bâtiments.

De plus, les citoyens des deux États qui navigueront sur des bâtiments de guerre ou marchands, ou sur des paquebots, se prêteront, en haute mer et sur les côtes, toute espèce de secours, en vertu de l'amitié qui existe entre les deux États.

ART. 13.

Seront considérés comme français les bâtiments construits en France, ou ceux acquis par achat ou autre titre translatif de propriété, ou ceux qui, capturés sur l'ennemi par des armements français, auront été déclarés de bonne prise, ou enfin ceux qui auront été condamnés par les tribunaux français pour infraction aux lois, pourvu toutefois que les propriétaires, les capitaines et les trois quarts de l'équipage soient français.

De même, devront être considérés comme nicaraguaiens les bâtiments construits dans le territoire de Nicaragua, ou ceux acquis par achat ou tout autre titre translatif de propriété, ou ceux qui, capturés sur l'ennemi par des bâtiments de guerre de la république, auront été déclarés de bonne prise, ou enfin ceux qui auront été condamnés par les tribunaux de Nicaragua pour infraction aux lois, pourvu toutefois que les propriétaires, les capitaines et la moitié de l'équipage soient nicaraguaiens.

Les deux Parties Contractantes se réservent d'ailleurs le droit, si les intérêts de leur navigation venaient à souffrir de la teneur de cet article, d'y apporter quand elles le jugeraient

opportun, telles modifications qui leur paraîtraient convenables aux termes de leur législation respective.

Il est convenu, en outre, que tout navire français ou nicaraguaien, pour jouir, aux conditions ci-dessus, du privilége de sa nationalité, devra être muni d'un passe-port, congé, registre, dont la forme sera réciproquement communiquée, et qui, certifié, par l'autorité compétente pour le délivrer, constatera, 1° d'abord, le nom, la profession et la résidence en France ou dans le Nicaragua du propriétaire, en exprimant qu'il est unique, ou des propriétaires, en indiquant leur nombre et dans quelle proportion chacun possède; 2° le nom, la dimension, la capacité et enfin toutes les particularités du navire qui peuvent le faire reconnaître ainsi qu'établir sa nationalité.

Art. 14.

Les navires, marchandises et effets appartenant à des citoyens de l'une des Parties Contractantes, qui auraient été pris par des pirates, soit dans les limites de leur juridiction, soit en pleine mer, et qui auraient été conduits ou trouvés dans les rivières, rades, baies, ports ou domaines de l'autre Partie, seront remis à leurs propriétaires en payant, s'il y a lieu, les frais de reprise, qui seront déterminés par les tribunaux respectifs, lorsque le droit de propriété aura été prouvé devant les tribunaux, et sur la réclamation qui devra être faite, dans le délai d'un an, par les parties intéressées, par leurs fondés de pouvoir ou par les agents des Gouvernements respectifs.

Art. 15.

S'il arrive que l'une des deux H. P. C. soit en guerre avec un autre État, aucun sujet ou citoyen de l'autre Partie Contractante ne pourra accepter de commissions ou lettres de marque pour aider l'ennemi à agir hostilement contre la Partie qui se trouve en guerre, ou pour inquéter le commerce

ou les propriétés de ses sujets ou citoyens, ni s'enrôler dans ses troupes.

Art. 16.

Les deux H. P. C. adoptent dans leurs relations mutuelles le principe que *le pavillon couvre la marchandise*. Si l'une des deux Parties reste neutre, dans le cas où l'autre viendrait à être en guerre avec quelque puissance, les marchandises couvertes du pavillon neutre, excepté la contrebande de guerre, seront aussi réputées neutres, même quand elles appartiendraient aux ennemis de l'autre Partie Contractante.

Il est également convenu que la liberté du pavillon s'étend aux individus qui seraient trouvés à bord des bâtiments neutres, et que, lors même qu'ils seraient ennemis des deux Parties, ils ne pourront être extraits des bâtiments neutres, à moins qu'ils ne soient militaires, et alors engagés au service de l'ennemi.

Il est également convenu que la propriété neutre, excepté la contrebande de guerre, trouvée à bord d'un bâtiment ennemi, sera aussi considérée comme neutre.

Les deux H. P. C. n'appliqueront ces principes qu'aux puissances qui les reconnaîtront également.

Art. 17.

Dans le cas où l'une des H. P. C. serait en guerre et où ses bâtiments auraient à exercer en mer le droit de visite, il est convenu que, s'ils rencontrent un navire appartenant à une Partie demeurée neutre, les premiers resteront hors de portée de canon, et qu'ils pourront y envoyer dans leurs canots seulement deux ou trois personnes chargées de procéder à l'examen des papiers relatifs à sa nationalité et à son chargement. Les commandants seront responsables de toute vexation ou acte de violence qu'ils commettraient ou toléreraient dans cette occasion.

Il est également convenu que, dans aucun cas, la Partie neutre ne pourra être obligée à passer à bord du bâtiment

visiteur, ni pour exhiber ses papiers ni pour toute autre cause que ce soit.

La visite ne sera permise qu'à bord des bâtiments qui navigueraient sans convoi. Il suffira, quand ils seront convoyés, que le commandant du convoi déclare verbalement, et sur sa parole d'honneur, que les navires placés sous sa protection ou sous son escorte appartiennent à l'État dont il arbore le pavillon, et qu'il déclare, lorsque les navires seront destinés pour un port ennemi, qu'ils n'ont pas de contrebande de guerre.

ART. 18.

Dans le cas où l'un des deux pays serait en guerre avec quelque autre puissance, les citoyens de l'autre pays pourront continuer leur commerce avec les états belligérants, quels qu'ils soient, excepté avec les villes ou ports qui seraient réellement assiégés ou bloqués. Il est également entendu qu'on n'envisagera comme assiégées ou bloquées que les places qui se trouveraient attaquées par une force belligérante capable d'empêcher les neutres d'entrer. Bien entendu que cette liberté de commerce et de navigation ne s'étendra pas aux articles réputés contrebande de guerre, telsque bouches et armes à feu, armes blanches, projectiles, poudres, salpêtres, objets d'équipements militaires, et généralement toute espèce d'armes et d'instruments de fer, acier, cuivre, ou de toute autre matière, expressément fabriqués pour faire la guerre par terre ou par mer.

Aucun navire de l'une ou l'autre des deux nations ne sera détenu pour avoir à bord des articles de contrebande de guerre toutes les fois que le patron, capitaine ou subrécargue dudit navire délivreront ces articles de contrebande de guerre au capteur, à moins que lesdits articles ne soient en quantité si considérable et n'occupent un tel espace que l'on ne puisse, sans de grands embarras, les recevoir à bord du bâtiment capteur. Dans ce dernier cas, de même que dans ceux qui autorisent légitimement la détention, le bâtiment détenu sera

expédié dans le port le plus convenable et sûr qui se trouvera le plus à proximité, pour y être jugé suivant les lois.

Dans aucun cas, un bâtiment de commerce appartenant à des sujets ou citoyens de l'un des deux pays, qui se trouvera expédié pour un port bloqué par l'autre État, ne pourra être saisi, capturé et condamné, si préalablement il ne lui a été fait une notification de l'existence du blocus; et, pour qu'on ne puisse alléguer une prétendue ignorance des faits, et que le navire qui aura été dûment averti soit dans le cas d'être capturé s'il vient ensuite à se représenter devant le même port pendant le temps que durera le blocus, le commandant du bâtiment de guerre qui le rencontrera d'abord devra apposer son visa sur les papiers de ce navire, en indiquant le jour, le lieu et la hauteur où il l'aura visité et lui aura fait la signification en question, laquelle contiendra d'ailleurs les mêmes indications que celles exigées pour le visa.

Tous navires de l'une des deux Parties Contractantes qui seraient entrés dans un port avant qu'il fût assiégé, bloqué ou investi par l'autre puissance, pourront le quitter sans empêchement, avec leurs cargaisons ; et si ces navires se trouvent dans le port après la reddition de la place, ils ne seront point sujets à la confiscation, non plus que leurs cargaisons, mais ils seront rendus à leurs propriétaires.

ART. 19.

Chacune des deux H. P. C. sera libre d'établir des Consuls à résidence dans les territoires et domaines de l'autre, pour la protection du commerce. Ces Agents n'entreront en fonctions qu'après avoir obtenu leur *exequatur* du gouvernement du pays où ils seront envoyés. Celui-ci conservera, d'ailleurs, le droit de déterminer les résidences où il lui conviendra d'admettre les Consuls. Bien entendu que, sous ce rapport, les deux Gouvernements ne s'opposeront respectivement aucune restriction qui ne soit commune dans les deux pays à toutes les nations.

ART. 20.

Les Consuls respectifs et leurs chanceliers jouiront dans les deux pays des priviléges attribués à leur charge, tels que l'exemption des logements militaires et celle de toutes les contributions directes, tant personnelles que mobilières ou somptuaires, à moins, toutefois, qu'ils ne soient citoyens du pays où ils résident, ou qu'ils ne deviennent, soit propriétaires, soit possesseurs de biens immeubles, ou enfin qu'ils ne fassent le commerce pour lesquels cas ils seront soumis aux mêmes taxes, charges ou impositions que les autres particuliers. Ces Agents jouiront, en outre, de tous les autres priviléges, exemptions et immunités qui pourront être accordés, dans leur résidence, aux agents du même rang de la nation la plus favorisée.

ART. 21.

Les archives et en général tous les papiers des Consulats respectifs seront inviolables, et, sous aucun prétexte ni dans aucun cas, ils ne pourront être saisis ni visités par l'autorité locale.

ART. 22.

Les Consuls respectifs pourront, au décès de leurs nationaux morts sans avoir testé ni désigné d'exécuteurs testamentaires : 1° apposer les scellés, soit d'office, soit à la réquisition des parties intéressées, sur les effets mobiliers et les papiers du défunt, en prévenant d'avance de cette opération l'autorité locale compétente, qui pourra y assiter, et même, si elle le juge convenable, croiser de ses scellés ceux apposés par le Consul, et dès lors ces doubles scellés ne seront levés que de concert ; 2° dresser aussi, en présence de l'autorité locale compétente, si elle croit devoir s'y présenter, l'inventaire de la succession ; 3° faire procéder suivant l'usage du pays, à la vente des effets mobiliers dépendants de la succession, lorsque lesdits meubles pourront se détériorer par l'effet du temps, ou que le consul croira leur vente

utile aux intérêts des héritiers du défunt ; et 4° administrer ou liquider personnellement, ou nommer, sous leur responsabilité, un agent pour administrer et liquider ladite succession, sans que, d'ailleurs, l'autorité locale ait à intervenir dans ces nouvelles opérations.

Mais lesdits Consuls seront tenus de faire annoncer la mort de leurs nationaux dans une des gazettes qui se publient dans l'étendue de leur arrondissement, et ne pourront faire délivrance de la succession et de son produit aux héritiers légitimes ou à leurs mandataires, qu'après avoir fait acquitter toutes les dettes que le défunt pourrait avoir contractées dans le pays, ou qu'autant qu'une année se sera écoulée depuis la date de la publication du décès, sans qu'aucune réclamation ait été présentée contre la succession.

ART. 23.

Les Consuls respectifs seront exclusivement chargés de la police interne des navires de commerce de leur nation, et les autorités locales ne pourront y intervenir qu'autant que les désordres survenus seraient de nature à troubler la tranquillité publique, soit à terre, soit à bord des bâtiments. Mais en tout ce qui regarde la police des ports, le chargement et le déchargement des navires, la sûreté des marchandises, biens et effets, les citoyens des deux États seront respectivement soumis aux lois et statuts du territoire.

ART. 24.

Les Consuls respectifs pourront faire arrêter et renvoyer, soit à bord, soit dans leur pays, les matelots déserteurs des bâtiments de leur nation. A cet effet, ils s'adresseront par écrit aux autorités locales compétentes, et justifieront par l'exhibition du registre du bâtiment ou du rôle d'équipage, ou, si ledit navire était parti, par la copie des pièces dûment certifiée par eux, que les hommes qu'ils réclament faisaient partie de cet équipage. Sur cette demande ainsi justifiée, la remise, ne pourra leur être refusée ; il leur sera donné, de plus, toute

aide et assistance pour la recherche, saisie et arrestation desdits déserteurs, qui seront eux-mêmes détenus et gardés dans les prisons du pays à la réquisition et aux frais des consuls, jusqu'à ce que ces agents aient trouvé une occasion de les livrer ou de les faire partir. Si pourtant cette occasion ne se présentait pas dans un délai de trois mois à compter du jour de l'arrestation, les déserteurs seraient mis en liberté et ne pourraient plus être arrêtés pour la même cause.

ART. 25.

Toutes les fois qu'il n'y aura pas de stipulations contraires entre les armateurs, les chargeurs et les assureurs, les avaries que les navires des deux pays auraient éprouvées en mer en se rendant dans les ports respectifs seront réglées par les Consuls de leur nation.

ART. 26.

Toutes les opérations relatives au sauvetage des navires français naufragés ou échoués sur les côtes de Nicaragua seront dirigées par les Consuls de France, et, réciproquement les Consuls nicaraguaiens dirigeront les opérations relatives au sauvetage des navires de leur nation naufragés ou échoués sur les côtes de France. L'intervention des autorités locales aura seulement lieu dans les deux pays pour maintenir l'ordre, garantir les intérêts des sauveteurs s'ils sont étrangers aux équipages naufragés, et assurer l'exécution des dispositions à observer pour l'entrée et la sortie des marchandises sauvées. En l'absence et jusqu'à l'arrivée des Consuls ou Vice-Consuls, les autorités locales devront, d'ailleurs, prendre toutes les mesures nécessaires pour la protection des individus et la conservation des effets naufragés. Les marchandises sauvées ne seront tenues à aucun droit de douane, à moins qu'elles ne soient admises à la consommation intérieure.

ART. 27.

La République de Nicaragua accorde, par le présent Traité,

à la France et aux sujets français, ainsi qu'aux propriétés françaises, le droit de transit entre les océans Atlantique et Pacifique, à travers les territoires de cette République, sur toutes routes de communication naturelles ou artificielles, soit par terre, soit par eau, qui existent aujourd'hui, ou qui pourront exister dans l'avenir ou être construites sous l'autorité de Nicaragua, pour en user et en jouir de la même manière, et aux mêmes termes, par les deux Parties, et par leurs sujets et citoyens respectifs. La République de Nicaragua, toutefois, réserve son plein et entier droit de souveraineté sur lesdites routes; et généralement, la République de Nicaragua s'engage à accorder à la France et aux sujets français, les mêmes droits et priviléges, sous tout rapport, à l'égard du transit et des prix du transit, comme aussi tous les autres droits, priviléges ou avantages quelconques, relativement au passage, ou à l'emploi de troupes, ou à tout autre objet qui sont aujourd'hui, ou pourront être, dans l'avenir, accordés ou donnés en jouissance à la nation la plus favorisée.

ART. 28.

S. M. l'Empereur des Français consent, par le présent Traité, à étendre sa protection sur toutes les routes de communication ci-dessus désignées, et à garantir leur neutralité et leur usage inoffensif. S. M. I. consent aussi à employer son influence sur les autres nations, pour les engager à garantir cette neutralité et cette protection. Et la République de Nicaragua, de son côté, s'engage à établir un port libre à chacune des extrémités d'une des routes susdites de communication entre les Océans Atlantique et Pacifique. Dans ces ports, aucuns droits de tonnage ou autres ne seront imposés ou exigés par le Gouvernement de Nicaragua, sur les navires français, ou sur les effets ou marchandises quelconques, appartenant à des sujets français, ou de quelque autre pays, destinés *bona fide* pour le transit, à travers lesdites routes de communication, et non pas pour la consommation dans l'intérieur de la Répu-

blique de Nicaragua, à moins que les deux Gouvernements ne conviennent, dans l'avenir, de fixer un droit à prélever sur ces objets. Sa Majesté Impériale aura aussi la liberté, en en donnant avis au Gouvernement ou aux autorités de Nicaragua, de transporter des troupes, en tant qu'elles seront destinées pour une possession française, ou quelque point d'outre-mer, et qu'on n'aura pas l'intention de les employer contre les États Centre-Américains et ceux en confédération avec le Nicaragua; des munitions de guerre; et aussi de conduire des criminels, des prisonniers ou des condamnés avec leurs escortes, dans ses propres vaisseaux ou autrement, à l'un quelconque desdits ports libres; et ils pourront être transportés de l'un à l'autre de ces ports, sans aucun empêchement des autorités de Nicaragua, et sans aucunes charges ou droits pour leurs transports par l'une quelconque des susdites routes de communication. Et il ne sera pas imposé des charges ou des droits autres ou plus élevés, pour le transport et le transit des personnes ou des propriétés des sujets français, ou des sujets ou citoyens de quelque autre pays que ce soit, à travers lesdites routes de communication, que ceux qui sont ou pourront être imposés sur les personnes ou les propriétés des citoyens de Nicaragua.

Et la République de Nicaragua accorde au Gouvernement français, le droit de passer des contrats avec tout individu ou compagnie pour le transport des malles de la France sur lesdites routes de communication, ou sur quelque autre route que ce soit à travers l'isthme, dans des sacs fermés, dont le contenu ne pourra être destiné à être distribué dans l'intérieur de la République de Nicaragua, franc de taxes ou d'impôts de la part du Gouvernement de Nicaragua; mais cette liberté ne peut pas être étendue jusqu'à permettre à ces individus ou compagnies, en vertu de ce droit de transporter les malles, de transporter aussi des passagers et du fret, à l'exception des employés désignés par l'administration des postes françaises pour accompagner les malles.

ART. 29.

La République de Nicaragua consent, s'il devenait nécessaire, à une époque quelconque, d'employer des forces militaires pour la sécurité et la protection des personnes et des propriétés passant sur quelqu'une des susdites routes que ce soit, d'employer la force requise pour cet objet. Mais si elle manque à le faire, pour quelque cause que ce soit, Sa Majesté Impériale peut, avec le consentement ou à la demande du Gouvernement de Nicaragua ou de son Ministre à Paris ou à Londres, ou des autorités locales compétentes, civiles ou militaires, légalement désignées, employer ses forces dans ce but et non dans un autre; et quand la nécessité aura cessé, au jugement du Gouvernement de Nicaragua, lesdites forces seront immédiatement retirées. Néanmoins, dans le cas exceptionnel d'un danger imminent et imprévu de la vie et des propriétés des sujets français, les forces de S. M. sont autorisées à leur donner protection, sans que le consentement préalable en question ait été obtenu.

ART. 30.

Il est entendu, toutefois, que S. M. I. en accordant sa protection à ces routes de communication, et en garantissant leur neutralité et leur sécurité, entend toujours que sa protection et sa garantie sont accordées conditionnellement et pourront être retirées si S. M. I. jugeait que les personnes ou la compagnie entreprenant ou exploitant ces routes adoptaient ou établissaient des règlements concernant le trafic sur ces routes, contraires à l'esprit et à l'intention de ce Traité, soit en faisant des distinctions injustes en faveur du commerce de quelque nation ou nations que ce soient, soit en commettant des exactions, soit en imposant des droits déraisonnables sur les malles, passagers, navires, denrées, marchandises et autres articles. Toutefois, lesdites protection et garantie ne seront pas retirées par S. M. I., sans qu'il n'en ait été donné avis, six mois auparavant, au Gouvernement de Nicaragua.

ART. 31.

Et il est en outre entendu et convenu que, dans toute concession ou contrat qui pourrait être fait ou conclu dans la suite, par le Gouvernement de Nicaragua, ayant rapport aux routes inter océaniques dont il est question, ou à quelqu'une d'entre d'elles, les droits et priviléges garantis par cette Convention à S. M. I. et aux sujets français seront pleinement protégés et réservés; et que, s'il existait aujourd'hui quelque concession ou contrat de cette sorte qui présentât un caractère valide, il est, en outre, entendu que la garantie et la protection de S. M. I. stipulées dans l'article 28 de ce Traité, seront tenues pour nulles et non avenues, jusqu'à ce que les possesseurs de ces concessions et de ces contrats aient reconnu les concessions faites par ce Traité à S. M. I. et aux sujets français concernant les routes interocéaniques ou quelqu'une d'entre elles, et aient consenti à en observer les conditions et à s'y soumettre, tout comme si elles avaient été insérées dans leurs concessions ou contrats originaux. Après cette reconnaissance et cette admission, ladite garantie et protection sera en pleine force. Il est bien entendu que rien de ce qui est contenu ici ne sera interprété pour ou contre la validité de l'un quelconque de ces contrats.

ART. 32.

Après dix ans à dater de l'achèvement d'un canal, d'un chemin de fer, ou de toute autre route de communication à travers le territoire de Nicaragua, de l'Océan Atlantique à l'Océan Pacifique, la compagnie qui aura construit ou qui sera en possession de cette voie ne pourra partager entre ses actionnaires, directement ou indirectement, par l'émission de nouvelles actions, le payement de dividendes ou autrement, plus de quinze pour cent par an, ou dans cette proportion, sur le produit des droits perçus. Et toutes les fois que ces droits s'élèveront à un produit supérieur, ils seront réduits au taux de quinze pour cent par an.

ART. 33.

Il est entendu que rien de ce qui est contenu dans ce Traité ne devra être compris de façon à affecter la réclamation du Gouvernement et des citoyens de la République de Costa-Rica à un libre passage par la rivière San-Juan pour leurs personnes et leurs propriétés de l'Océan et vers l'Océan.

ART. 34.

Il est formellement convenu entre les deux H. P. C. que, indépendamment des stipulations qui précèdent, les Agents diplomatiques et consulaires, les citoyens de toute classe, les navires et marchandises de l'un des deux États jouiront, de plein droit, dans l'autre, des franchises, priviléges et immunités quelconques consentis ou à consentir en faveur de la nation la plus favorisée ; et ce, gratuitement, si la concession est gratuite, ou avec la même compensation, si la concession est conditionnelle.

ART. 35.

S. M. l'Empereur des Français et la République de Nicaragua, désirant rendre aussi durables et solides que les circonstances le permettront les relations qui s'établiront entre les deux puissances en vertu du présent Traité d'amitié, de navigation et de commerce, ont déclaré solennellement convenir des points suivants :

1° Le présent Traité sera en vigueur pendant vingt années, à compter du jour de l'échange des ratifications, et si, douze mois avant l'expiration de ce terme, ni l'une ni l'autre des Hautes parties Contractantes n'annonce, par une déclaration officielle, son intention d'en faire cesser les effets, ledit Traité restera encore obligatoire pendant une année, et ainsi de suite jusqu'à l'expiration des douze mois qui suivront la déclaration officielle en question, à quelque époque qu'elle ait lieu. Il est bien entendu que, dans le cas où cette déclaration viendrait à être faite par l'une des Parties Contractantes, les dispositions du Traité relatives au commerce et à la navigation

seraient seules considérées comme abrogées et annulées; mais que, à l'égard des articles qui concernent les relations de paix et d'amitié, le Traité n'en restera pas moins obligatoire pour les deux puissances.

2° Si un ou plusieurs sujets ou citoyens de l'une ou de l'autre partie venaient à enfreindre quelqu'un des articles contenus dans le présent Traité, lesdits sujets ou citoyens en seront personnellement responsables, sans que, pour cela, la bonne harmonie et la réciprocité soient interrompues entre les deux nations, qui s'obligent mutuellement à ne protéger en aucune manière l'offenseur; si, malheureusement, un des articles contenus dans le présent Traité venait, en quelque manière que ce soit, à être violé ou enfreint, il est expressément convenu que la partie qui y sera restée fidèle devra d'abord présenter à l'autre partie un exposé des faits ainsi qu'une demande en réparation, accompagnée des documents et des preuves nécessaires pour établir la légitimité de sa plainte, et qu'elle ne pourra autoriser des représailles ni se porter elle-même à des hostilités qu'autant que la réparation demandée par elle aura été refusée ou arbitrairement différée.

ART. 36.

Et dans le cas où il serait convenable et utile pour faciliter davantage la bonne harmonie entre les deux Hautes Parties Contractantes, et pour éviter à l'avenir toute espèce de difficultés, de proposer ou d'ajouter quelques articles au présent Traité, il est convenu que les deux puissances se prêteront, sans le moindre retard, à traiter et à stipuler les articles qui pourraient manquer audit Traité, s'ils étaient jugés mutuellement avantageux, et que lesdits articles, après avoir été convenus et dûment ratifiés, feront partie du présent Traité d'amitié, de commerce et de navigation.

ART. 37.

Le présent Traité, composé de trente-sept articles, sera ratifié par S. M. l'Empereur des Français et par le Gouverne-

ment de la République de Nicaragua, et les ratifications en seront échangées à Paris, à Managua ou à Washington dans le délai de neuf mois, ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires l'ont signé et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Washington, le 11 d'avril de l'an de grâce 1859, en double exemplaire.

SARTIGES. Maximo JEREZ.

Nota : Les traités de la France avec les Républiques de Guatemala, de Honduras, de San-Salvador et de Costa-Rica, ne diffèrent pas sensiblement de celui de Nicaragua que nous avons reproduit. La lecture de cet acte suffira pour faire connaître la situation qui nous est faite dans ces divers pays. Nos nationaux qui voudraient cependant connaître ces documents les trouveront tous dans le « *Recueil des Traités de la France* », publié par M. Amyot, ouvrage que nous ne saurions trop recommander pour les motifs exprimés dans notre préface.

XI

LA FRANCE DANS L'EXTRÊME-ORIENT.

(Extrait de l'Exposé de la situation de l'Empire, présenté au Sénat et au Corps Législatif, le 17 février 1866.)

«..... Depuis que nous avons porté notre drapeau dans la capitale de la Chine, nos rapports avec cet Empire sont devenus l'objet constant de la sollicitude du Gouvernement français. Si nous avons eu de nouveau à déplorer la mort d'un de nos missionnaires, qui a péri victime de son dévouement et de son zèle, nous ne saurions attribuer ce triste événement au mauvais vouloir de la cour de Pékin, mais plutôt aux difficultés qu'elle éprouve trop souvent à se faire obéir dans les provinces éloignées de l'Empire, et aussi aux rivalités des fonctionnaires préposés à l'administration de ces provinces. Dans ces derniers temps, en effet, le Gouvernement chinois, en accueillant les réclamations que nous avons eu à lui présenter au sujet de nos missions, nous a donné des preuves de son intention d'exécuter les traités conclus avec nous.

. . . .

. . . .

« Tandis qu'en Amérique le commerce français étend ou

restreint le cercle de ses opérations suivant les vicissitudes que subit la politique extérieure des divers États de ce continent, dans l'extrême Orient il commence à parcourir d'un pas plus libre et mieux assuré les voies nouvelles que lui a ouvertes la sollicitude du Gouvernement de l'Empereur. Rien n'est négligé pour encourager ses entreprises sur ces vastes marchés, à peine exploités, que peuplent d'innombrables consommateurs. A Nankin un emplacement convenable, fixé de concert avec l'autorité chinoise, attend les sujets français qui voudront s'établir dans ce port. De nouveaux efforts sont tentés à Han-Kao pour obtenir, malgré la cherté des terrains, un semblable résultat. A Shang-Haï, la situation prospère de l'établissement français atteste la sagesse des vues qui ont présidé à son organisation, et notre Consul général, obéissant à des motifs de haute moralité, a pu récemment ordonner la fermeture des maisons de jeu, sans que l'équilibre du budget de la communauté fût compromis par la perte des taxes auxquelles était soumise cette triste branche de spéculation.

« Notre légation a définitivement obtenu de la cour de Pékin que le droit de tonnage établi par le traité de Tien-Tsin ne serait prélevé que tous les quatre mois, quel que fût le nombre des voyages, sur les bâtiments portant notre pavillon qui navigueraient entre les ports chinois, annamites et japonais. D'un autre côté, par suite de l'extension récemment donnée aux facultés spéciales dont nos négociants jouissent depuis deux ans pour le transport de leurs marchandises sous pavillon national dans les mers de l'Indo-Chine, les Français établis en Chine, en Cochinchine, au Japon, dans le royaume de Siam, à Singapore, aux îles Philippines et dans les Indes néerlandaises, peuvent, avec l'autorisation de nos Consuls, faire naviguer sous les couleurs françaises, entre les ports de ces divers pays, les bâtiments non francisés dont ils sont propriétaires. En outre, et comme corollaire de cette mesure, les capitaines de navires français qui se livrent aux mêmes

opérations d'intercourse ont la faculté de composer en entier leurs équipages de marins étrangers.

. . . .

. . . .

« Au Japon, les négociations que nous suivons depuis l'année dernière nous ont permis de constater, de la part du Cabinet d'Yedo, une appréciation de plus en plus éclairée des avantages que lui offrent les rapports avec les étrangers. Le Gouvernement du souverain temporel s'efforce de triompher de l'opposition que de puissants feudataires font à cette politique, et, grâce à ses démarches, secondées par les agents des puissances, nos traités viennent de recevoir la consécration du souverain spirituel. On espère que l'exemple donné ainsi par l'autorité religieuse exercera la plus salutaire influence sur les princes féodaux qui, jusqu'ici, se couvraient de son nom pour appuyer leur résistance.

. . . .

« Sous l'influence du revirement favorable que nous avons déjà signalé l'année dernière dans la politique extérieure du Japon, nos rapports commerciaux avec ce pays tendent à prendre chaque jour plus d'extension. Le Gouvernement du Taïcoun vient même de provoquer la formation, sous son patronage, d'une société de commerce japonaise qui devra, de concert avec une compagnie française, travailler au développement des échanges entre le Japon et la France.

« L'exportation des graines de vers à soie, délivrée désormais de toute entrave, donne à nos sériciculteurs d'inappréciables ressources pour la régénération de nos races indigènes. De leur côté, les départements des Affaires Étrangères et du Commerce viennent d'adopter des dispositions spécialement destinées à prévenir la vente en France des graines dont la véritable origine et la mauvaise qualité étaient dissimulées à l'aide d'étiquettes mensongères.

. . . .

. . . .

« Le Gouvernement de l'Empereur avait jugé indispensable à la sécurité de notre établissement en Cochinchine que le Cambodge fût placé, comme il le sollicitait, sous le protectorat de la France. La reconnaissance de ce protectorat par le royaume de Siam, qui prétendait autrefois, simultanément avec l'empire annamite, à un droit de suzeraineté sur le Cambodge, a ajouté une garantie nouvelle à celles qui assurent déjà la stabilité et l'avenir de notre colonie. »

XII

LA CALIFORNIE ET L'AUSTRALIE.

PARALLÈLE.

(De la production des métaux précieux.)

(Extrait de « l'*Écho du Pacifique* » de San-Francisco, du 23 juillet 1863) (1).

La Californie et la colonie de Victoria, en Australie, sont assurément les deux pays du monde qui produisent le plus d'or.

---

(1) De 1852 à 1865, ce journal a défendu avec autant d'énergie que de patriotisme les intérêts de notre pays en Californie. Sous ce titre « l'*Écho du Pacifique* », pendant 13 ans, il a combattu pour le progrès et les idées modernes, plaçant au-dessus de toutes considérations la gloire du drapeau et l'honneur du nom Français. Son attitude ne pouvait manquer de lui susciter de nombreux ennemis ; aussi, après l'assassinat de M. Lincoln, Président des États-Unis, en avril 1865, victime d'odieuses machinations, il fut supprimé par l'autorité militaire. Son rédacteur en chef, M. Etienne Derbec, pensant toutefois que justice lui serait un jour rendue, n'hésita pas à faire le sacrifice du titre de son journal et à continuer son œuvre sous un autre nom. « Le *Courrier de San-Francisco* » remplace aujourd'hui « l'*Écho du Pacifique* ». Nous ne serons que sincère en ajoutant que c'est une des meilleures publications françaises à l'étranger. Quiconque s'intéresse à l'avenir et au développement des pays du Pacifique y trouvera toujours les plus utiles, les plus complets et les plus fidèles renseignements.

Ces deux contrées, baignées par les flots du Pacifique, sont, l'une dans l'hémisphère sud, l'autre dans l'hémisphère nord, à la tête du commerce, de l'industrie et de la civilisation sur cet Océan. La Californie et l'Australie sont des pays neufs; l'une comme l'autre doit son importance actuelle à l'émigration des populations de l'Atlantique depuis quinze ans. Hâtons-nous d'ajouter que la Californie et l'Australie ont cela de commun, que la race anglo-saxonne les gouverne.

Quels placers peuvent être comparés à ceux de ces deux points du globe, sous le rapport de l'étendue, de la richesse et de la production? Il n'y en a pas, jusqu'à ce jour du moins. Chacune de ces contrées a contribué, dans des proportions énormes, à l'accroissement des richesses respectives des métropoles auxquelles elles appartiennent. Elles ont encore cela de commun que leur population primitive était composée en grande partie d'individus sans famille, sans foyer.

A l'époque de la découverte de ces mines, il n'y avait qu'un bien petit nombre d'habitants dans ce qui est aujourd'hui Victoria; encore ces habitants étaient-ils presque tous venus des environs de Sidney, que 600 milles de distance par eau séparent de Melbourne.

C'est ainsi qu'au début de la Californie le premier, pour ne pas dire le seul élément de population blanche, se composait d'émigrants de l'Orégon, dont le port principal est distant de 600 milles de San-Francisco.

En 1858, c'est-à-dire dix ans après la découverte de nos mines, un grand cri traverse l'espace, l'exagération le propage, nos populations s'agitent, notre commerce se trouble, notre prospérité s'arrête, la Californie semble frappée de terreur... La découverte de l'or sur les bords du Fraser engendre la Colombie-Britannique, à 1,000 milles de distance de chez nous.

En 1861, c'est-à-dire dix ans après la découverte des mines de la province de Victoria, mêmes secousses, mêmes ébranlements, mêmes appréhensions là-bas!... A 1,000 milles de

distance de Melbourne, la Nouvelle-Zélande fait son entrée dans le monde...

Singuliers rapprochements!... Le hasard se répète!

Victoria, la Nouvelle-Galles, la Nouvelle-Zélande, forment désormais, au sud, un groupe dont la richesse n'est contrebalancée que par celle du groupe, au nord, formé par la Californie, l'Orégon, le Territoire de Washington et la Colombie-Britannique...

Comme la Californie précédemment, Victoria se transforme et, grâce à son or, passe sans transition, de l'état sauvage à l'état civilisé, l'accroissement de sa richesse se manifeste par l'accroissement de sa population.

Les salaires des ouvriers, l'intérêt de l'argent, le prix des transports, la valeur des choses n'ont d'exemple dans le passé qu'en Californie.

Cette situation dure six ans; dans cet intervalle la production de l'or atteint son maximun, et, bien qu'il soit en Australie tout aussi impossible qu'en Californie de déterminer le chiffre réel de la production annuelle, un fait reste acquis à la statistique : l'exportation du métal précieux diminue.

Comparons :

CALIFORNIE.

1re	Année	.....
2e	—	4,921,250
3e	—	29,676,346
4e	—	42,582,695
5e	—	46,586,134
6e	—	57,331,624
7e	—	51,328,153

AUSTRALIE.

1re	Année	2,193,885
2e	—	30,678,640
3e	—	43,332,645
4e	—	41,277,750
5e	—	56,519,900
6e	—	62,215,120
7e	—	58,355,505

Voici l'échelle ascendante.

On le remarquera aisément, la production de l'or en Australie s'est développée plus rapidement qu'en Californie, pourquoi ? Pour deux raisons majeures : la première est qu'il s'est trouvé tout d'abord un bien plus grand nombre d'individus dans le voisinage qui se sont mis à l'œuvre, et la seconde, c'est que le travail a été entrepris au début avec les connaissances et l'expérience acquises pendant trois années d'exploitation en Californie.

Nous le répétons, les chiffres ci-dessus ne sont pas ceux de la production mais bien ceux de l'exportation de l'or.

Comment, en effet, apprécier le montant des sommes emportées par les voyageurs dont le premier soin est de n'en rien laisser transpirer? A ce compte la Californie doit avoir une différence d'autant plus forte que ses moyens de transit sont plus développés. Le voyage de San-Francisco à New-York est court, celui d'Australie à Londres est long; le prix de passage d'ici à la cité impériale est bien plus bas que celui de Melbourne à la capitale du Royaume-Uni; enfin le mouvement des passagers est plus actif en Californie qu'il ne l'est dans l'Australie. D'où il faut conclure que les quantités d'or exportées, eu égard aux sommes non déclarées dont les voyageurs sont porteurs, sont bien plus considérables au nord qu'au sud.

Malheureusement les chiffres des affrétements d'or en Australie, entre les années 1857 et 1862, nous sont inconnus. Tout ce que nous en pouvons dire, c'est qu'ils sont positivement inférieurs à celui de 1857.

En 1862, la totalité de l'exportation australienne a été de 2,019,839 onces, qui, à 19 dollars l'once, donnent un total égal à 38,376,941 dollars ou 191,884,705 francs.

Mais les exportations de la Nouvelle-Zélande entrent dans

ce chiffre de	2,019,839 onces.
pour un total de	308,331 onces.
Ce qui laisse pour Victoria	1,711,508 onces.
ou 32,518,652 dollars, c'est-à-dire :	162,593,260 francs.

Comparé au chiffre de l'exportation de 1857, qui était de. . . . . $ 58,355,505
le total de 1862. 32,518,652

montre une différence de . . . . $ 25,836,853
en moins, c'est-à-dire 129,184,265 francs.

L'exportation de l'or a été en Californie pendant cette même année 1862 de. . . . . . $ 42,561,761
Desquels il convient de déduire 5, peut-être 7 millions produits par le Territoire de Nevada, la Colombie-Britannique et le Territoire de Washington, soit donc. . . $ 7,000,000

ce qui réduit l'exportation californienne à 35,561,761 dollars ou 177 millions 808,805 francs; chiffre supérieur à celui de Victoria, et qui le paraîtrait bien davantage si l'on pouvait ajouter, tant à l'un qu'à l'autre, le montant inconnu emporté par les voyageurs de l'un et de l'autre pays.

Nous concluons que si le territoire anglais semble avoir été plus productif les premières années que la Californie, il n'en est pas moins vrai que la Californie s'est beaucoup mieux soutenue que sa rivale, et qu'elle produit et a produit en réalité jusqu'à présent davantage et plus régulièrement que l'Australie.

La production annuelle de l'or dans le monde entier est évaluée à 100 millions de dollars. En nous appuyant sur les chiffres précédents, et en ajoutant la production de la Colombie-Britannique à celle de l'Australie, c'est-à-dire en réunissant les montants de tous les pays anglais, on peut avancer que les mines de l'Amérique contribuent à ce chiffre de 100 millions de dollars pour deux cinquièmes, celles des colonies anglaises pour deux autres cinquièmes, et les autres mines du monde ensemble, un cinquième.

TABLE DES MATIÈRES.

CHAPITRE PREMIER.

Position prise par chacune des quatre grandes puissances maritimes dans l'Océan Pacifique.

CHAPITRE DEUXIÈME.

Les Américains et les Russes au Japon.

CHAPITRE TROISIÈME.

Les îles Sandwich.

Archipel Hawaïen.

CHAPITRE QUATRIÈME.

L'Angleterre et ses colonies.

CHAPITRE CINQUIÈME.

Le rôle du Mexique.

CHAPITRE SIXIÈME.

La Californie.

CHAPITRE SEPTIÈME.

La politique américaine.

CHAPITRE HUITIÈME.

L'Amérique centrale et la Colombie.

CONCLUSION.

PIÈCES JUSTIFICATIVES.

I

SINGAPORE.

II

COCHINCHINE.

III

CHINE.

IV

JAPON.

V

LES ILES BONIN.

VI

LES ILES SANDWICH.

VII

L'ANGLETERRE ET SES COLONIES.

VIII

LA POLITIQUE AMÉRICAINE.

IX

ÉTATS-UNIS DE LA COLOMBIE.

X

AMÉRIQUE CENTRALE.

XI

LA FRANCE DANS L'EXTRÊME-ORIENT.

XII

LA CALIFORNIE ET L'AUSTRALIE.

FIN DE LA TABLE.